



Konzeptstudie zur Errichtung eines spätmittelalterlichen Hafenensembles in Ueckermünde

Springmann, Maik Jens O R

Publication date:
2004

Citation for published version (APA):
Springmann, M. J. O. R. (2004). Konzeptstudie zur Errichtung eines spätmittelalterlichen Hafenensembles in Ueckermünde.

Konzeptstudie zur Errichtung eines spätmittelalterlichen Hafenensembles in Ueckermünde

von Maik-Jens Springmann

beauftragt von:

Stadt Ueckermünde

Ukranenland - Historische Werkstätten e.V.

Inhaltsübersicht:

S. 1 - 2	Einführung
S. 3- 6	Intentionen und Argumentationen
S. 7 - 14	Die Terra Ueckermünde
S. 15 - 24	Häuserkonstruktionen
S. 25 - 30	Baudetails und Bauverfügungen
S. 31 - 34	Der Tretradkran
S. 35 - 40	Die Waage
S. 41 - 44	Kaianlage, Stadtmauer und Marktbuden
S. 45 - 46	Schlußwort und Danksagung
S. 47 - 49	Literaturverzeichnis

Einführung

Im Jahre 2002 begann die Planungsphase, die zur Umwidmung der bestehenden Konzeptionen zum Nachbau eine Hansekogge führte. Auf Anraten des Bearbeiters wurde nicht, wie vorgesehen, ein Nordseetyp eines hansischen spätmittelalterlichen Schiffes bedacht, sondern historische und archäologische Quellen über regionale, in der Ostsee verkehrende Fahrzeuge dieser Größengattung und Zeitstellung zur Grundlage des in Torgelow zu bauenden Schiffes erhoben. Der Bearbeiter wurde mit der Erstellung der Bau- und Konstruktionsunterlagen sowie der historio-archäologischen Expertise betraut, nach denen das Fortschreiten des Baues zu beurteilen ist. In diesem Rahmen wurden auch Fragen der späteren Nutzung und des Heimathafens erörtert. Eine Möglichkeit, das Schiff hinter der Ueckerbrücke in der Nähe des Kulturspeichervereins zu platzieren, wurde aufgrund der Breite der Brücke verworfen. Dennoch, entgegen den zunächst eingebrachten Vorstellungen, das Schiff in einer Hansestadt wie Anklam anzulegen, präferierte der Verein Historische Werkstätten – Ukranenland e.V. (Vorsitzender und spiritus rector des Vorhabens: Wolfgang Schubert, in Zusammenarbeit mit dem Projektleiter Schiffbau, Dirk Krotz,) die Anbindung der UECKER-RANDOW-KOGGE (Arbeitsname) an den Standort Ueckermünde.

Nach Recherche durch den Bearbeiter wurde der Bau eines spätmittelalterlichen Anlegers sowie die Konstruktion eines Tretdrehkranes in die Planung eingebracht, um die Schnittstelle Schiff und Hafen sinnvoller und historisch zu gestalten. Daneben war auch die Möglichkeit zu erwägen, das Schiff intensiv betriebswirtschaftlich und museal - erlebnispädagogisch in Szene zu setzen, also z.B. die relevanten Technologien und das soziale Umfeld darzustellen, auch wenn das Schiff nicht bewegt würde bzw. nicht im Hafen ist.



Der Mikrokosmos Hafenensemble in künstlerischer Perspektive

Durch den Schiffbauer wurde in diesem Zusammenhang die Idee eingebracht, Giebelhäuser zu errichten, deren Anzahl später auf drei festgelegt wurde. Diese sollen in erlebnispädagogischer Arbeit, aber auch museal die Bedeutung des Zusammenhanges Schiff und Hafen in geeigneten Räumlichkeiten aufzeigen. Eine Projektstudie ist unter Betreuung des Bearbeiters mit der Fachhochschule Wismar, unter Anleitung des dortigen Professors für Innenarchitektur Michael Rudnik, initiiert worden, deren Ergebnis interessante Ansätze der Schnittstelle Moderne versus historisches Ambiente aufzeigen. Mit der Bürgermeisterin von Ueckermünde Frau Michaelis ist eine engagierte Förderin des Projektes hinzugekommen; sie hat diese Studie in Auftrag gegeben.

Diese Studie begleitet eine Eruierungsphase die durch spätere Überlegungen, auch zur genauen Aufteilung der Räumlichkeiten konkretisiert werden müssen.

Bleibt am Ende des Diskurses über diese Arbeit der Wunsch des Bearbeiters, dass dieser ersten Studie, die den Charakter einer Übersicht hat, bald praktisch relevante Studien folgen werden. Die Initiatoren sind sich schon jetzt sicher, dass das Projekt, eingebunden in ein Gesamtkonzept Stettiner Haff, Synergieeffekte für den Tourismus der Stadt, zeitigen wird. So kann Herkunft auch Zukunft befördern.

Intentionen und Argumentation

Intentionen

Die konzeptionelle Erarbeitung des spätmittelalterlichen Hafenensembles folgt den mit dem Auftraggeber Ukränenland e.V. besprochenen Arbeitsintentionen:

1. Dargestellt wird ein fiktives, aber in sich geschlossenes hansisches Hafenszenario des südwestlichen Ostseeraumes aus der Zeit von 1450-1500 mit den für eine kleineren Stadt charakteristischen Raumstrukturen. Es wird demzufolge die Geschichte der Stadt Ueckermünde im Spätmittelalter an der entstehenden Bausubstanz nur marginal deutlich. Dafür soll der später noch zu erarbeitende museal inhaltliche Teil der Konzeption die Stadtentwicklung in dieser Zeit besonders berücksichtigen.



Drei gotische Giebelhäuser mit Tretradkran, Waage und Stadtmauer - hier in der Sichtachse Grabenstraße - machen die wesentliche bauliche Struktur des Ensembles aus.

2. Zwischen der Raumstruktur Ueckermündes in avisierte und gegenwärtiger Zeit soll, ausgehend von der jetzigen Bebauung der Grabenstraße, in Hinsicht der Grösse der Gebäude und der Bauflucht vermittelt werden. Die Entstehung von Sichtachsen wird bei der Planung berücksichtigt.

3. Die konzeptionelle museumsdidaktische Linie des bisherigen Dependants „*Castrum Turglowe*“, soll in dem entstehenden Ensemble aufgegriffen werden. Bis dato geht man von einer Trägerschaft des Ukranenlandes e.V. aus.

4. Die Beziehung Schiff – Hafen ist in vielen Fällen gleichzeitig eine Beziehung zwischen verschiedenen rechtlichen Aspekten– diese Tatsache soll bei der Gestaltung des Ensembles berücksichtigt werden.

5. Die betriebswirtschaftliche Konzeption sieht die Fördermechanismen des zweiten Arbeitsmarktes mit einer intensiven touristischen Inwertsetzung der einzelnen baulichen Einheiten des Ensembles, eingebunden in die Vermarktung der Schiffseinheit Uecker-Randow-Kogge vor. (Alle mit der Kogge Fahrenden sind potentieller Besucher des Hafenensembles). So ist vom avisierten Betreiber nach jetziger Expertise eine sichtbegrenzende Einfriedung, die wir auch historisch in Hafenstädten der Hanse bemerken, bei ausbleibender finanzieller Kompensation angedacht.

6. Sicherheitskonzeptionelle und versorgungstechnische Standards, insbesondere solche, die sich mit der modernen Infahrtbringung der Kogge ergeben dürften, sind Bestandteil des Konzepts.

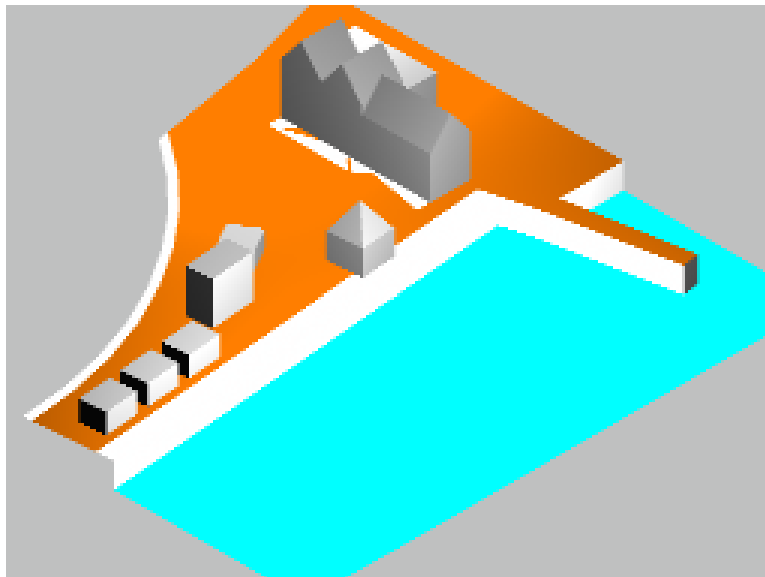
7. Obwohl die Hafenszene fiktiv ist, wurde auf eine historisch korrekte Wiedergabe einer spätmittelalterlichen Hafensituation abgestellt. Sie soll den Rahmen der betriebswirtschaftlichen Inwertsetzung des Ensembles allerdings nicht begrenzen, aber visionäre touristische Ansätze der Stadt befördern.

8. Der besondere Übergang von dem neu gestalteten Uferverlauf der Uecker und dem Eintritt ins historische Milieu des Hafenensembles ist durch eine Studie in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Wismar sowie in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit dem Raumplaner, Herrn Petersen , bedacht worden. Diese Kooperation mit Herrn Petersen war sinnvoller Bestandteil des Vertrages zwischen dem Bearbeiter und der Stadt Ueckermünde.

Zentrum des Hafenensembles und Grund seiner Planung ist die Kogge als Exemplifizierung eines

- technologischen Standes
- soziologischen Standes
- organisatorischen Standes
- ökonomischen Standes im Spätmittelalter.

Bass, ein führender maritimer Archäologe, vom Schiff als einer Zeitkapsel, also als geschlossener Versinnbildlichung einer Art Mikrokosmos in dem sich all das für die Zeit exemplarisch Wichtige



3D-Perspektive des Hafenensembles mit in den Fluss hineinragenden Anleger für kleinere Flussschiffe

in einem Objekt, also dem Schiff, in detail widerspiegelt. So scheint es sinnvoll, dieses Bild auf die entstehenden Baustrukturen und vor allem auf deren Auswahl zu übertragen.

So geht es also um die Anbindung an die jetzige Bebauung der Stadt und die Zeit der ursprünglichen Infahrtsetzung der Uecker-Randow-Kogge!

Was leistete die Kogge in ihrer Zeit (1450-1500)?

a. Sie realisierte die Versegelung besonderer Güter im kleinen Frachthandel und nahm nicht an dem entstehenden Massenguthandel auf der Basis mehrmastiger Schiffe, die wir seit 1476 im Ostseeraum nachweisen können, teil. Stichwort: Nischenhandel mit den aus dem Uecker-Randow Kreis in historischer Zeit bekannten Gütern.

b. Sie wird per se ökonomisch befrachtet, unter Ausnutzung von technologischen Besonderheiten wie besonderen Kränen, besonderen Lagerbedingungen unter Einsatz kleinerer Frachtfahrzeuge, die die Verbindung zum Binnenraum realisieren. Dies würde durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge und insbesondere des spätmittelalterlichen Flussschiffes AGNES beispielhaft, die den zeitlichen Bezug zur Slawenzeit erlebbar machen ("Zeit am

Fluss, Zeit im Fluss”), aber auch den Typus der kleinen Frachtschiffahrt symbolisieren. So werden wissenschaftliche Fragestellungen der Zeitenwenden, in Hinblick auf das Problem traditio versus innovatio für den historisch interessierten Besucher auch an der Bausubstanz kenntlich.

Entstehung der Kogge:

- im Fahrtgebiet Ostseeraum
- Anknüpfung an die herzogliche Verwaltungsgeschichte
- mit Anknüpfung an die Bedeutung des Schiffes für die Hanse.

Die Zeit der Späthanse (1450-1600) war geprägt durch die Entstehung von Nationalstaaten, die Machtzunahme der Landesherren und den damit einhergehenden Niedergang der Hansestädte.

Ueckermünde war nie Hansestadt und stand in dieser Zeit nach dem Stadtbrand von 1471 unter dem Zeichen baulicher Veränderungen in seiner räumlichen Situation zwischen den Herzogtümern Pommern (Pommern Stettin, Pommern Wolgast) und dem Kurfürstentum Brandenburg .

In dieser Zeit wurde Ueckermündes als Festungs-stadt mit Stadtmauer ausgebaut. Der mäanderförmige Flussverlauf der Uecker war in dieser Zeit noch vorhanden.

Es existierte eine Art Ufermarkt, so nachgewiesen am Anklamer Tor der unter besonderer Jurisdiktion stand und nicht unmittelbar zum Stadtbereich gehörte, d.h. ausserhalb der Stadtmauer lag. Darauf fußt die Bedeutung des rekonstruierten Hafenensembles als Markt und

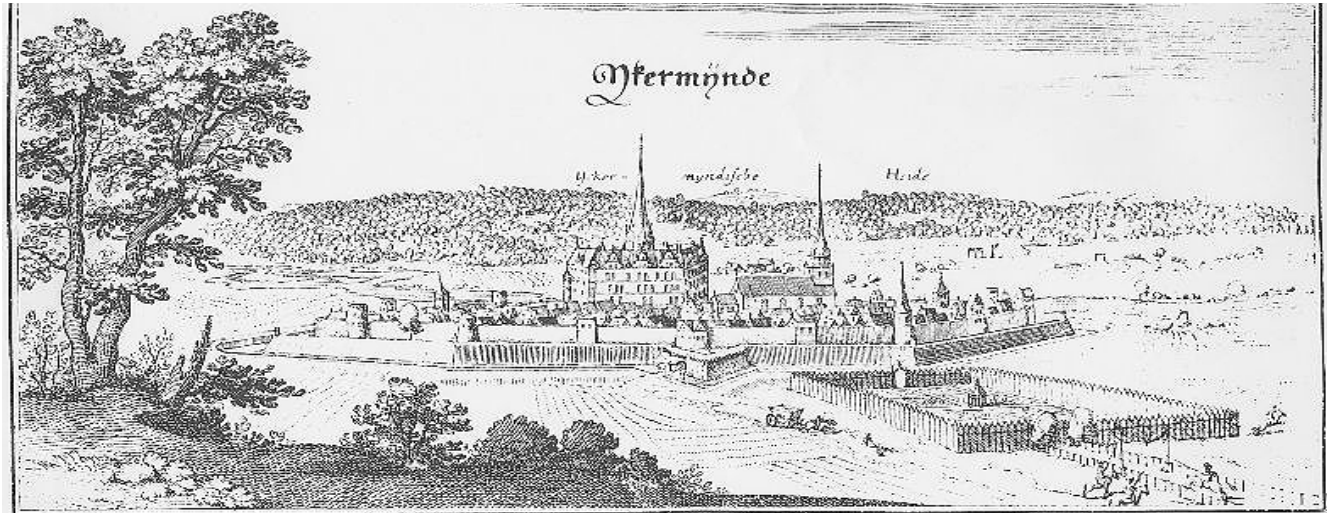


„Uekermünde“. Die bis dato älteste Ansicht aus der Großen Lubinschen Karte von 1618 zeigt den mäanderförmigen Flußlauf der Uecker und Teile der Stadtmauer (aus A. Bartelt)

Schnittstelle mit der Stadt sowie mit seiner Anbindung an Pommern und Brandenburg.

Die Terra Ueckermünde

Wie kaum ein anderer Ort Pommerns war Ueckermünde durch walddreiche Bestände umschlossen. Während sich anderenorts Dorf an Dorf reihte, fanden sich im Besprechungszeitraum um Ueckermünde dichte Wälder und mooriges Land.



Die Stadtansicht von „Uekermünde“ aus Merian 1652. Ein Graben umfließt die Stadtmauer. Die Aufnahme ist vom Anklamer Tor aus gezeichnet.

Die Geomorphologie dieses Gebietes, die im engen Kontext mit den nacheiszeitlichen Transgressionsbewegungen im Ostseeraum steht, beschreibt die Ursachen für die auch noch heute bemerkbaren Hebungsprozesse. Der abschmelzende Eispanzer gab die sogenannten Schmelzwasserrinnen frei, die sich in das jetzige Haff - einen früheren Haffstausee - entwässerten. Wahrscheinlich, wie vergleichsweise in anderen Lagunen (Frisches Haff, Kurisches Haff, Breitling bei Rostock) auch, war der Zugang zur Ostsee offener als jetzt durch die Kaiserfahrt und den Peenestrom. Diese Schmelzwasserrinnen schufen ein Ästuar, welches das Bett vieler Flüsse wurde: so der Zarow, der Randow und der Peene. Neben dem Hauptstrom des Haffs, der Oder, kommt dem der Stadt ihren Namen gebende Flusslauf, der Uecker, besondere Bedeutung für das Werden der Stadt zu. Das Ästuar war durch weit überschwemmte Gebiete gekennzeichnet, wobei die Stadtfläche wahrscheinlich bis auf den Schlossberg selbst in neolithischer Zeit zeitweise überschwemmt war.

Diesem Umstand, d.h. der durch den Eispanzer flach geschürften Senke, verdankt die Gegend viele ihre Sümpfe und Moore und die jetzt trocken gelegten Seen sowie den durch Ausschürfungen der Gletscher beförderten Sand. Letzterer macht heute den Heidegrund aus. Der Name Uecker, begegnet uns schon 1178 in schriftlicher Überlieferung für den Flusslauf¹. Die Wendung *Sclauorum, natio Ucrani* aus dem Jahre 965² deutet aber schon weit früher sicher auf die Ansiedlung slawischer Bewohner im Mündungsgebiet des mäanderförmigen Flusslaufes hin. So steht dieses Idiom in enger Wechselbeziehung mit dem Flussnamen Ucker in Brandenburg und gab dem slawischen Stamm der Ukrani und dem Land Ukera,

1. PUB I, 48, Nr. 74; 2. Trautmann, R. Die elb- und ostseeslawischen Ortsnamen, Teil 2, Berlin 1949, S. 108.

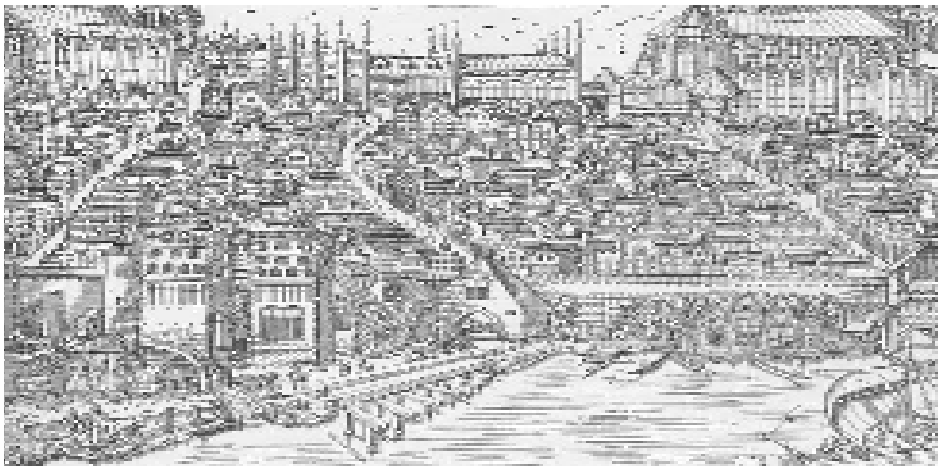
später dann Uckermark, seinen Namen. Etymologisch steht es vermutlich dem litauischen vikru = schnell nahe³. Es könnte aber auch auf winden und biegen hindeuten, was auf den mäanderförmigen Flusslauf des aus dem uckermärkischen Bereich abfließenden Stromes hinweisen würde.

Eine andere Deutung zielt auf die Bezeichnung Grenze *graniza*, *kraniza* u.ä. hin. So wären die Ukranen "jene an der Grenze wohnenden Stammesverbände", da Flüsse schon damals natürliche Grenzverläufe waren⁴. Die Slawen siedelten bei Rochow, einen Kilometer flussaufwärts. Der genaue Ort ihrer Ansiedelung ist derzeit noch nicht geographisch sicher. Die aus dem Süden kommenden Slawen besiedelten wahrscheinlich auch hier schon Wohngrund ehemals germanischer Völkerschaften, die in den ersten Migrationswellen um 400 gen Süden gezogen waren.

Mit deutscher Kolonisation und folgender Städtegründung kam es wiederum zur Umschichtung der inneren Verhältnisse, so treten deutsche Einrichtungen an die Stelle der slawischen⁵. Für das Jahr 1223 ist erstmals der Name *Ucramund* belegt und die Ortschaft wird

1259 als *oppidum* (Flecken) bezeichnet⁶.

1276 ist Ueckermünde bereits als *civitas* erwähnt. Wann sie Stadtrecht bekam, ist nicht zu ermitteln. Wahrscheinlich darf man diesen Akt mit der Bewidmung der Viktorianermönche durch Barnim I. in Verbindung bringen, die



Trotz anderer infrastruktureller Bedingungen wurden auch kleinere Städte wie Ueckermünde mit lübischen Recht bewidmet.

1260 ein Kloster bei Ueckermünde gründeten. Nach einer Urkunde von 1284 waren nur 12 deutsche Einwohner aufgeführt.

Ueckermünde entstand auf kleiner Anhöhe als Burgstelle mit der für die frühe Urbanisation typischen Institutionen. Die Ansiedlung dürfte damals eine Art Vorburg eines wendischen Kastellans gewesen sein⁷, eine Stadt am Auslauf der Uecker, eine Stadt am Haff - eine Hafenstadt.

Ihre Anlage bemerken wir auf engem Raum. Das Burggebiet war von einer Mauer umschlossen, die nur von der Schulstraße bis zur Ueckerbrücke reichte. Sie grenzte das Stadtgebiet vom Burgflecken ab. Davor reichte das Stadtgebiet gerade einmal vom damaligen Mädchenschulhaus bis zur Schulstraße.

3. Niemeyer. M., Kreis Uecker-Randow. Greifswalder. Greifswald 2003. 4. Zulkus & Springmann, Der Hafen Heiligenau, in CCC, Riga 2000. 5. Heuer, K., Das Amt Ueckermünde, Diss, Greifswald 1935, S. 3. 6. Bartelt, A., Die Stadt Ueckermünde, 1926, Neuauflage Ueckermünde 1995. 7. ebenda S. 7.

An der Anlage der Stadt fiel schon dem Chronisten Bartelt, der als Gymnasiallehrer sehr engagiert für die Erforschung der Stadtgeschichte arbeitete, in älteren Darstellungen auf, dass Ueckermünde ellipsenförmige Strassenzüge aufweist. Dieses Form führt er neben anderem als sicheren Indikator für eine wendische Gründung der Stadt an⁸.

Ueckermünde muss auch als Entsatz- und Verteidigungsburg in Richtung Haff gelten. Verständlicherweise war sie somit Zentrum für das handeltreibende und gewerbliche Volk und Zentralort des Warenaustausches der uckermärkischen Ländereien mit den fremden, seereisenden Kaufleuten.

Die Burg stand in engen Wechselbeziehungen mit dem Bischofssitz in Kamien, wie man es in einer Urkunde Barnims I. aus dem Jahre 1223 belegt findet⁹. Insbesondere Ueckermündes Lage am Stettiner Haff und die Interaktion anderer haffseitiger Zentralorte wie Kamien und Stettin zeigen den verkehrskonzeptionellen Hintergrund auf und sind geradezu bestimmend für die infrastrukturelle Ausrichtung der Stadt. Die Einbindung des städtischen Verkehrs in seegetragene Transaktionen war für Ueckermünde entscheidend und ist es durch die touristische Personenbeförderung, in anderer Form also, bis heute geblieben. Diese Bedeutung stieg noch dadurch, dass das Hinterland über weite Strecken eine Durchquerung der moorigen Bereiche um die jetzige Friedländer Grosse Wiese nicht zuließ und der Weg von Pommern zu den angrenzenden Hansestädten und weiter westlich nur über Ueckermünde oder seewärts gefunden werden musste. Der Weg von Stettin nach Ueckermünde durch die Heide und dichten Wald ist schon in den Urkunden von 1276 und 1296 als *via regia* erwähnt. Diese Handelsstrasse wurde nur durch eine weitere gekreuzt, und diese war ein Wasserweg – die Uecker. Aus diesem topografischen Gefüge dürfen wir recht früh auf die Anlage eines Handelsplatzes schliessen. Diese dürfte insbesondere durch den Zugang zur offenen See begünstigt worden sein. Erinnern wir uns, auch die Missionisierung erfolgte oft seeseitig, da Fremde den Weg durch das erwähnte, wüste moorige Gebiet scheuten.

Das Land war deutsches Lehen, blieb über Jahrhunderte als Feste an der Grenze zu Pommern pommerscher Besitz unter der Ägide pommerscher Herzöge. Die städtische Verfassung fußte somit auf deutschem Recht sowie deutschen Verwaltungsformen. Die innere Verwaltung wurde schon recht früh durch die Klöster befördert



Der Hafen von Ueckermünde lag in unmittelbaren Wirkungskreis bedeutender Seestädte wie Stralsunds.

welche dem Bistum Bamberg unterstellt waren. Aus diesem klerikalen Umkreis erschliesst sich uns durch die Klosterurkunden ein Bild der territorialen Ausdehnung des Gebietes, welches sich als Verwaltungseinheit bis zum Beginn der frühen Neuzeit, also bis in die Zeit der Kogge, erhalten hat. So machten, alten Klosterurkunden zur Folge, die Ortschaften Sosnice¹⁰, Damgarten¹¹, Rochow, Eggesin, Liepgarten den Kern des Verwaltungsgebietes um Ueckermünde aus.

Die natürlichen Außengrenzen des Ueckermünder Gebietes wurden durch das Haff und den jetzt verlandeten Neuwarper See im Norden definiert. Die binnenländische Grenze lässt sich durch den damaligen Eggesiner See (Eggesin damals Gizyn) bestimmen. Die Grenze folgte dann der Lochniza (jetzt Randow)¹², der *Neklonsiza Mozt* (Most = Brücke über die Randow, wahrscheinlich bei Jägerbrück) und einem südlichen dichten Wald bei stagnum Kapinum sowie der silva Komore, einem im Volksmund heute noch "Kummert" benannten, moorigem Wiesenkomplex, und verlief dann westlich, der Zarow folgend an das Haff.

Dieses Gebiet bestimmte auch die Bedeutung des Hafens. Das dicht bewaldete Land erfuhr durch ihn seine logistische Anbindung. Der Weg nach Stettin durch mooriges Gebiet waren nur selten eine Alternative. Das Hinterland war verkehrsmäßig gut durch die Flussläufe erschlossen, wobei die Uecker, wie bemerkt, bis weit in die Mark die Ableitung der durch Schiffsverkehr versiegelten Warenströme zuließ.

Hier ist kein Raum, die Bemühungen zur Lokalisation der einzelnen slawischen Burgwälle, ihren Einfluss und ihre Bedeutung für verteidigungsstrategische Konzepte dieses Gebietes zu würdigen. Wir dürfen aber davon ausgehen, dass diese Burgen, den w.o. bemerkten Grenzverlauf auch in späterer Zeit markierten. Sie waren entscheidend was die Abgrenzung zur Uckermark flussaufwärts anging. Ueckermünde war somit Grenzpunkt zweier Einflussgebiete und wie heute Schnittstelle von See- und Binnenwasserstrassen. Das bemerken wir auch für die frühe Neuzeit in den Archivalien des alten herzoglichen Wolgaster Archivs, wo Ueckermünde zwischen den beiden Pommern-Metropolen Stettin und Wolgast lag und nach den Stettiner Archivalien Ort mancher Tagfahrt war. In historischer Zeit war Ueckermünde nächstgelegenes Tor der angrenzenden Uckermärker in Richtung See und erlangte dadurch seine logistische Bedeutung als Marktflecken. In dieser Eigenschaft dürfte es zwar unter Einfluss und unter Rechtsprechung der Burg gestanden haben, befand sich seinerzeit aber immerhin außerhalb derselben.

Durch die Bestimmung als deutsches Lehen wurde Pommern in Vogteien gegliedert und das Gebiet Ueckermündes wurde eine derselben. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts war das Herzogtum Pommern in vier Gebiete unterteilt, an deren Spitze je ein *officialis generalis* mit vier Räten stand¹³. Die Macht dieser Beamten wurde ständisch eingeschränkt. So wurden

10. Im Jahre 1276 als „uillam Sosniza cum ecclesia in Warpna“, in dem PUB II, 179, Nr. 840 erwähnt. Man geht davon aus, dass dieser archäologisch bislang nicht ermittelte Ort neben Altwarp gelegen haben muß. 11. Damgarten verschwindet ungeklärt gegen Ende des 15. Jahrhunderts aus dem Schriftverkehr, führte nach Berghaus, Landbuch des Herzogtums Pommern und des Fürstentums Rügen, Berlin 1865, Bd. II. 1, S. 1090, zwischen Vogelsang und Berlin gelegen haben. 12. Der Wortstamm kommt noch in Löcknitz vor.

Vögte ab Mitte des 14. Jahrhunderts nur noch mit Zustimmung der Stände eingesetzt. Die Macht des Herzogs blieb auf wenige Regalien beschränkt, der Vogt führt das Zepter staatlicher Autorität. Dies gilt auch für die Vogtei Ueckermünde. Die Stadt wurde Verwaltungssitz und Wohnsitz des Vogtes, dies bestimmt den historischen Rahmen unserer Bemühungen, ein Stück Hafen- und damit Handelsgeschichte im Ostseeraum mit der bewegten Stadtgeschichte im titelgebenden Projekt zusammenzuführen. Sind die Handelsverbindungen, selbst der kleineren pommerschen Städte im Kulturraum Ostsee von der Forschung i. Allg. entsprechend aufgetan¹⁴, so fehlen uns konkret für Ueckermünde leider verlässliche Quellen.

In der Entstehungszeit der Kogge am Ende des 15. Jahrhunderts erhielt Bernd von Mukerwitz im Jahre 1449 von Herzog Joachim I. von Stettin die Ernennungsurkunde "zu rechtem Schlossglauben" (upp rechten slotlouen), also nicht als Pfandbesitz wie sonst üblich, sondern in "Rechenschaft". Sein Entsatz war also nicht möglich, bevor der Herzog ihm nach seiner Rechenschaft das Zuständige bezahlt hatte. Im Jahre 1451 finden wir den Mukerwitz in den Annalen der Stadt¹⁵, bis wahrscheinlich 1489 Hasso von Schulenburg an seiner statt als Vogt bestallt wurde.

Der historische Ort des Anlegers

Wie vorausgehend bemerkt, blieb das Stadtterritorium äußerst begrenzt. Die Stadt hatte gerade einmal eine Ausdehnung von 300 x 250 Metern, dies änderte sich bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts wenig. Gleichsam überschaubar scheint die bauliche Struktur, die alles



Luftbild über der Grabenstraße mit dem rot karierten Bauareal der avisierten Hafenanlage

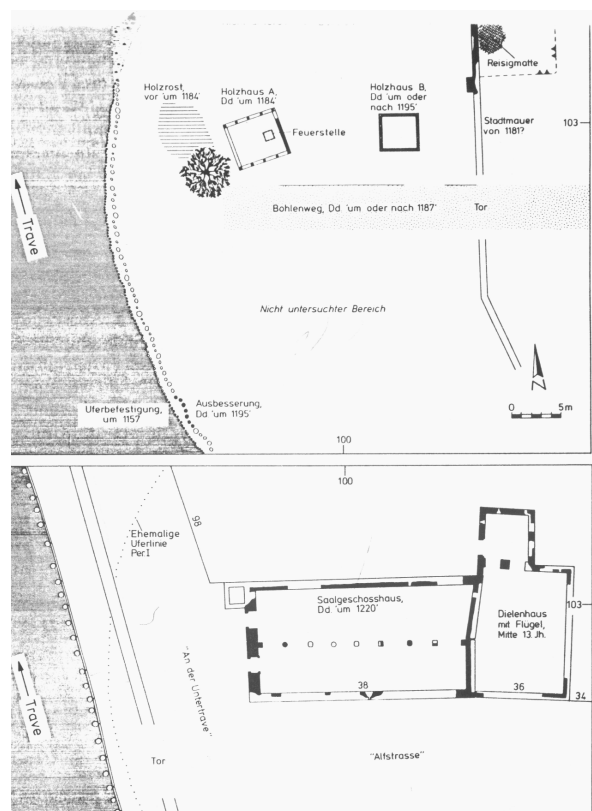
in allem eher spartanisch ausfiel. Besondere architektonische Leistungen in Stein, außer dem Schloss und der städtischen Kirche selbst, dürfen wir kaum erwarten. Doch scheint hier die Quellenarbeit insbesondere im Geheimen Staatsarchiv in Berlin, im Landeshauptarchiv in Greifswald und im Archivum Panstwowe Szczecin noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden zu können, wie eine Vorrecherche des Bearbeiters zeigt. Hier gilt es in einer musealen Konkretisierungsphase anzuschliessen.

Der Baustoff dieser Zeit war Lehm, mit der die Ständerwerke ausgefacht wurden. Seit Jahrhunderten ist er in unterschiedlicher Art und Weise verbaut worden. Finden wir schon im frühen 13. Jahrhundert

anderenorts, insbesondere in benachbarten Hansestädten wie Stralsund, Steinbauten als Saalgeschosse mit zwei Etagen und Tonsteindeckung (zumeist Mönch-Nonne Deckung), so waren die Bauten Ueckermündes zumindest bis ins letzte Drittel des 17. Jahrhunderts wohl zumeist noch Fachwerkbauten mit Strohdeckung. Dies ist nicht ungewöhnlich, da auch für die ehemalige Hansestadt Anklam noch 1773 vermerkt wird: "Die Mauer in Lehm und Ständerwerk zu setzen, ist bei uns nicht verboten, auch niemals verboten gewesen.¹⁶" Das Einsetzen der Steinbauweise sollte nicht unbedingt die Langlebigkeit steigern; Ziel war es vielmehr, die Brandgefährdung der mit offenen Feuern geheizten Holzhäuser zu minimieren. Zu diesem Zweck waren die w.o. erwähnten Brandmauern gesetzlich geboten. Ein Brand, der im Jahre 1473, durch Blitzschlag ausgelöst, die ganze Stadt in Schutt und Asche legte, scheint in Ueckermünde zumindest partiell für die Einführung der Steinbauweise gesorgt zu haben – dies ist bis dato aber nicht gesichert. Nach Bartelt war es damals nur dem Zutrauen und Engagement des Bürgermeisters Tymme Woserow zu danken, dass die Bewohner nicht vollständig resignierten und die Stadtaufgaben¹⁷.

Aus der Tatsache, dass der Herzog Bauholz aus seinen Forsten umsonst abgab, kann man ableiten, dass auch hier wiederum die primäre Bauweise aus Holzständerwerken bestand, wie wir sie in den alten, städtischen Speicherbauten auch für später immer noch bemerken. Die Bürgerschaft war zumeist ärmlich und lebte bescheiden. Gotische Giebelhäuser suchte man vergebens. War die Anlage von Brandmauern bei Durchsetzung des lübischen Stadtrechts Pflicht, so war sie in den rigide bewirtschafteten herzoglichen Städten eher die Ausnahme als die Regel - steinerne Gebäude waren somit in der Minderzahl.

Der Ort des geplanten Hafenensembles am Ausgang der Grabenstraße wurde erst 1810 eingemeindet. Die Stadt war anscheinend, was bisher aber nicht eindeutig und vollständig nachgewiesen ist, von zwei Gräben umgeben. Sie waren je 2,5 Ruten, also ca. 5,6 m breit. Der innere Graben ging von der Grabenstraße Richtung Töpferstraße hinter der heutigen Goetheschule in Richtung Kastanienallee an die Uecker. In ihnen sind Schiffsplanken gefunden worden. Auch fand man hinter der Goetheschule Pfähle an denen wahrscheinlich kleinere Leichter festgemacht werden konnten. Eine Aufzeichnung von 1705



Saalgeschosshäuser weisen wir in Lübeck schon für das 13. Jahrhundert in Stein als Speicherbauten

13. Spahn, M., Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte des Herzogtums Pommern, 1896, S. 5ff; 14. Böcker, H., Hanse und kleine Städte in Vorpommern und Rügen von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts, Diss., Greifswald 1989. 15. Haag, G., Das Geschlecht der Muckerwitz, in: Baltische Studien, A.F. 31, 1881, S. 276

benennt den Graben am Ackerhof noch als Pramgraben. Vom Graben an der Ueckerstraße ging ein kleinerer, wahrscheinlich als Grenzgraben angelegter Lauf in Richtung des geplanten Hafenensembles ab und mündete genau dort in die Uecker.

Am Graben wohnten die Ärmsten der Stadt. In der städtischen Urkunde von 1479 werden sie neben den in den Wieken um Ueckermünde lebenden Einwohnern am schlechtesten gestellt und mussten auf Anweisung das städtische Schloss reinigen sowie das Gerstenkorn zum Darren bringen, um es dann in die Brauhäuser zu schaffen – die Stadt vergab Brauprivilegien¹⁸.

Hinter der Grabenstraße verlief, wahrscheinlich dieser parallel laufend, ein weiterer kleiner Wasserlauf – der sogenannte Fischergraben. An ihm wohnten die wohl ehemals wendischen Stadtfischer. Sie fuhren mit ihren Gefäßen auf diesem Graben bis ans Anklamer Tor zu ihren Verkaufsplätzen. Vor dem 30jährigen Krieg wohnten sie in der Wiek. Die Wiek wird im Stadtprivilegium auch "der Kietz" genannt. Er befand sich am Auslauf des Grabens in die Uecker, wahrscheinlich am Ort des Hafenensembles¹⁹.

Eine steinerne Bebauung der Grabenstraße setzte wahrscheinlich erst im 19. Jahrhundert ein.

Die Bürgerrechte in den herzoglichen Städten waren im allgemeinen sehr beschränkt. In der Bürgerschaft zählten schon am Ende des 15. Jahrhunderts neben den zu vorderst mit den Bürgerrechten bedachten Gewandschneidern auch die Seeschiffer zu den Kaufleuten und waren jenen mehr oder minder gleichgestellt. Auch dies spricht für Ueckermünde als Seestadt.

Die Stadtmauer war in dieser Zeit 24 Fuß hoch - vorher hatte man sich mit einem Palisadenzaun geholfen.

Alles in allem waren dies die wesentlichen historischen Rahmenbedingungen, die wir bei der Verwirklichung der Konzeption dieses städtebaulichen Eingriffes durch den Bau des spätmittelalterlichen Hafenensembles bedenken müssen.

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass die Stadt schon recht früh am Seehandel teilnahm und in ihrem territorialen kulturlandschaftlichen Umfeld ein gewichtiger infrastruktureller Faktor war. Dieser Lage verdankt Ueckermünde seine Entstehung, wenn auch zu bemerken ist, dass Ueckermünde für das wendische Viertel der Hanse nach gegenwärtigen Kenntnisstand keine besondere verkehrsmäßige Bedeutung hatte.

.

16. Nach Auszug einer Chronik bearbeitet von Holst in Lübisches Baurecht im Mittelalter, in Jhrb. für Hausforschung, Bd. 49, S. 139; 17. Bartelt a.a.O. S. 510; 18. Bartelt, a.a.O. S. 16-17; 19. Bartelt, a.a.O. S. 23, s.a. Müller i. Litverz.

Häuserkonstruktion

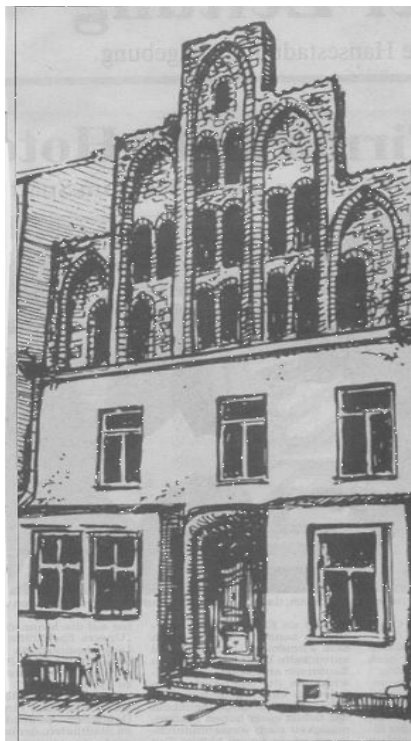
Vorbemerkung: Die allgemeine Konstruktion der Häuser ist grundlegend ein hölzerner Schwellenbau, der die Statik gewährleistet. Er zeigt die traditionelle Linie der Ständerbauten. Die Giebel werden in Stein vorgeblendet und können somit durchaus als Querverweis zur Tradition der Ziegelproduktion im Ueckermünder Revier dienen.

Niederdeutsche Hallenhäuser:

Bauhistorische Studien ergeben - wie im Schiffbau - landschaftliche Besonderheiten bei der Häuserkonstruktion; in entscheidenden Teilen ihres Gefüges folgen sie dennoch einheitlichen Baumerkmalen.

Den Kern des Hauses bildet ein einschiffiger Zweiständerbau mit Sparrendachkonstruktion. Seitenschiffe sind an den Kernbau angeschlossen, sie sind mit diesem durch Auflanger in der inneren Dachkonstruktion verbunden, bilden konstruktiv aber eigenständige Elemente²⁰.

Die davor üblichen dreischiffigen Wohnstallhäuser, die ebenfalls Wohn- und Stallfunktion miteinander vereinten und als Vorgänger der benannten Hallenhäuser gelten müssen, unterscheiden sich nicht nur durch die Pfostenbauweise, sondern auch in konstruktiver Hinsicht. Die dreischiffigen Wohnstallhäuser besitzen gegenüber den nachfolgenden Hauskonstruktionen noch einheitliche Dachkonstruktionen und erreichen kaum Hausbreiten über sieben Meter²¹.



Hausbaumhaus in Rostock vor 1981.
Der Giebel stammt so aus dem 18.

Allgemein mit dem Verlassen von Innenpfostengründungen erkennen wir den Übergang von dreischiffigen Häusern mit Rofendach zur Sparrendachkonstruktion. Der niederdeutsche Hallenbau verfügt über ein stabiles Rähm an der Kopfzone der Gerüstbauten, die Pfostenpaare waren durch zusätzliche Binder fest verbunden. Dieser Haustyp ist insbesondere im Nordseeraum in 21 Siedlungen nachzuweisen. Aus diesen Entwicklungen entnehmen wir auch die wesentlichen Baumerkmale der dann im Hochmittelalter entstehenden hansischen Kaufmannshäuser, die wir im Zuge der Ostkolonisation dann auch im südwestlichen Ostseeraum finden. Durch den besonderen funktionalen Anspruch sind originäre statische Elemente, wie das Entstehen von Hausbaumhäusern mit manchmal mehr als neun Metern Breite und stark belastetem ersten Speicherboden, zu erklären.

Die steinernen Giebel verstehen wir als Deutung unterschiedlichen sozialen Renomees, wie wir es so in Stralsund am Wulflamhaus als Haus des Bürgermeisters

20. Bedal 1978, S. 47ff, 115ff; 21. Donat, P., Die hochmittelalterlichen Häuser der Art Gasselte B, in: Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum, Rostock 1989, S. 391-396.

bemerken.

Die Geschichte des hanseatischen Giebelhauses ist die Geschichte einer einheitlichen, innerstädtischen Morphologie. Aus dieser ersehen wir nicht eindeutig die Besonderheiten der Hafenvorstadt, die sich im Bereich vor der Stadtmauer befand, falls diese nicht, wie für Lübeck nachgewiesen, bis unmittelbar an die Kaimauer reichte.

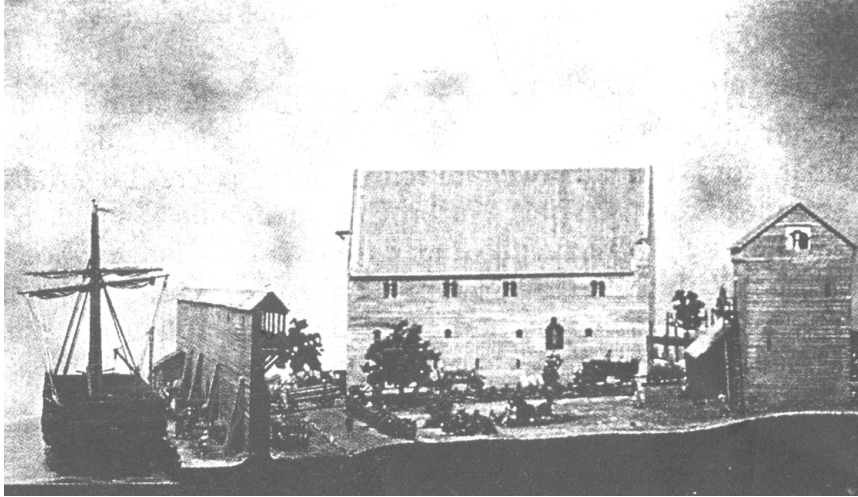


Foto des lübischen Hafenmodells mit Kogge und Speicher nach Gläser

Die auf uns gekommenen spätmittelalterlichen Baureste dieser Sachzeugnisse sind marginal. Oft haben nur einzelne kleine Partien im Baubestand die Zeit der ständigen Veränderungen an den beständigen steinernen Bauwerken überdauert.

Ein großer Geschosständerbau des frühen 14. Jahrhunderts in der

Baderstraße 1 in Greifswald ist so ein Bauwerk in althergebrachter Fachwerkkonstruktion. Der Giebel des Hauses Mönchstraße 38 war noch in Fachwerk verfertigt und deutet auf das frühe 14. Jahrhundert hin. Dann folgen die Steingiebel des späten 14. Jahrhunderts²². Mittelalterliche Fachwerkbauten Stralsunds, so der Flügelbau am Grünen Hof, Schillstraße 37, und der Anbau an das Eckhaus Fährstraße/Fährwall der Hafenvorstadt, waren Geschosständerbauten, die sich durch "Rekonstruktion" bzw. Abriss einer Überprüfung entzogen



1.H. 14. Jh.

um 1500

um 1600

Anf. 18. Jh.

2.H. 18. Jh.

Mitte 19. Jh.

Giebelhaus in Stralsund mit über die Zeit bemerkten Veränderungen

haben²³. In einem Gespräch mit dem ehemaligen Denkmalpfleger Stralsunds Frank Hoffmann

22. Holst, J.C., Stand und Aufgaben der Hausforschung des Mittelalters in der Hansestadt Stralsund. Beobachtungen eines Lübeckers, in: Gläser, M. Bauforschung a.a.O. S. 379-408; 23. ebenda, S. 398.

und dem ausgewiesenen Kenner der hansischen Gotik Jens Christian Holst konnte die Aufnahme des letztgenannten Hauses im Denkmalpflegeamt der Stadt ermittelt werden, diese könnte somit als Grundlage für die Entstehung eines der beplanten Häuser erhalten.

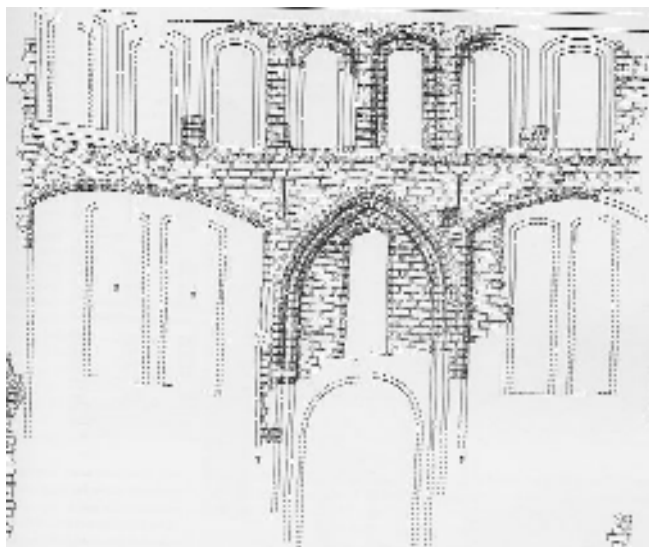
Besonders zu bemerken sind die Hausbaumhäuser, nachgewiesen z.B. am Hausbaumhaus Wokrenterstraße 40 in Rostock aus den Jahren um 1490. Der obere Abschnitt des Staffelgiebels mit den fünf Blenden stammt noch aus dieser Zeit.

Der Hausbaum als zentrales statisches Element ruht im Keller auf einem Findlingsblock, geht durch zwei Geschosse in die Diele und verbindet sich dort, in verzierten Kopfbändern gehalten, mit dem Unterzug.

Abmessungen

Diese aus 3-2 Stein unterer Stärke errichteten Brandmauern weisen die Abfolgen und die Einführung der Baukonstruktion mit Ziegel nach. Das revidierte lübische Stadtrecht von 1586 droht nicht nur dem Hauseigentümer, wenn er die gemeine Mauer... ohne Vorwissen seines Nachbarn abbricht, sondern auch den Handwerkern, "welche die Arbeit gethan, und dazu gerahten oder geholffen haben, mit ernstlicher Strafe²⁴„. Wir finden von 1270-1300 einzelne kleinere Stichbogennischen im Baubefund Stralsunds in der Ossenreyerstraße 14 (um 1258), um 1300 schon kleine Nischen mit Treppensturz, sogar im Erdgeschoss eine durchlaufende Folge raumhoher Stichbogenblenden, die man seitlich abrundete (Fährstraße 27/Schillstraße 18).

Ab der Mitte des 14. Jahrhunderts sind durchlaufende Nischenfolgen in allen Geschossen nachweisbar. Räumliche Unterteilungen sind allerdings durch die Mauern nicht vorgegeben, falls man nicht die Nischen als solche begreift. Diese Geschossständerhäuser waren nach



Das von Jens Christian Holst bauhistorisch erfasste Traufenhaus Schillstraße in Stralsund bietet Fenstervorlagen.

einer lübischen Vorschrift aus dem 13. Jahrhundert 60 Fuss tief (1 lüb. Fuss=0,2876m) Die Raumtiefe entsprach also 17,26 m.

Keller

Die Geschosshöhen der Balkenkeller waren um 2,7 m, das Bodengeschoss um 2,5 m, die Dielenhöhe betrug 1300 4,3 m um 1350 sogar 5,7 m.

In Stralsund fehlen allerdings die in Lübeck durch den Kramhandel nachweisbaren Kellergewölbe²⁵

Durch die Nähe zum Fluss und aus konzeptionellen Gründen fällt ein Kellergewölbe weg.

Interne und Externe Konstruktionen

Aufzugsluken sind an den Giebeln in Stralsund und Lübeck nicht zu finden, was auf Innenwinden hindeuten mag. In alten Abbildungen ist aber von Aufzugsluken im Besprechungszeitraum auszugehen. Diese sind für später belegt und gehören Stadtbild prägend zu Ueckermünde als Stapel- und Lagerstadt. Diese Einrichtung der Winden sollte in ihrer Technologie museal erlebbar sein und rundet die technologische Erlebniswelt um die Bewegung von Lasten von den Schiffen in die Häuser des Handelskaufmanns ab.

Das Vorbild kann ein Rad mit primitiver Kreuzspeichung, typologisch ins 14. Jahrhundert datiert, aus der Stralsunder Mönchstrasse 38 darstellen; es darf zu einer der ältesten erhaltenen Krananlagen in Mecklenburg-Vorpommern zählen.

Böden

In Brauhäusern weisen wir schon zur Mitte des 14. Jahrhunderts, wie in Stralsund belegt, ein zweites Bodengeschoss aus. Die Speicherböden nahmen zum Teil enorme Gewichte auf, das motivierte zur Einführung der Hausbaumkonstruktionen.

Diele oder Dörnsern

Ursprüngliche Einbauten in den Dielen sind nur vom Hause Mönchstraße 45 in Stralsund stratigraphisch ausgewiesen. Eine Galerieschwelle ist zwischen Hausbaum und Galerie erhalten, auch zwischen Hausbaum und Vorderfront, eine Falz deutet auf Verbretterung. Auch Treckgatts sind nachgewiesen.

Küche

Diese war durch eine große Lucht in utluchtartigem Risalit der Trauffront unmittelbar belichtet. Ein Schacht von der Mauerkrone bis in den Dielenbereich in der Traufmauer diente als Fallschacht für Regenwasser.

Beheizung

Eine Beheizung von der Hausfeuerstelle aus ist durch Verkohlungen an verschiedenen

24. Scheftel, a.a.O., s. Anmerk.3, s.a. Archive der Hansestadt Lübeck, Revidiertes Stadtrecht, Lübeck 1586; 25. Holst, J.C., Beobachtungen zu Handelsnutzung und Geschossbildung an Lübecker Steinhäusern des Mittelalters, in: Hausbau in Lübeck. Jhrb. für Hausforschung 35, Sobernheim 1986, S. 93-144.

Stellen der Häuser nachgewiesen. Oft wurden solche Feuerstellen auch in den Kemladen und den Seitenflügeln eingerichtet.

Die nachgewiesene Hypokaustanlage kann den Übergang zu besonderen Heizanlagen zu Beginn der europäischen Frührenaissance markieren, wie wir eine solche in Lübeck nachweisen.

Kemlade

Die Kemlade ist ein aus der Diele hofwärtig ausgegrenzter Saal. Als externes Bauwerk bemerken wir dieses um 1625 als Anbau am Hausbaumhaus, Wokrenterstraße 40.

Die Nutzung der Kemladen erklärt sich vielerorts durch Malereien²⁶.

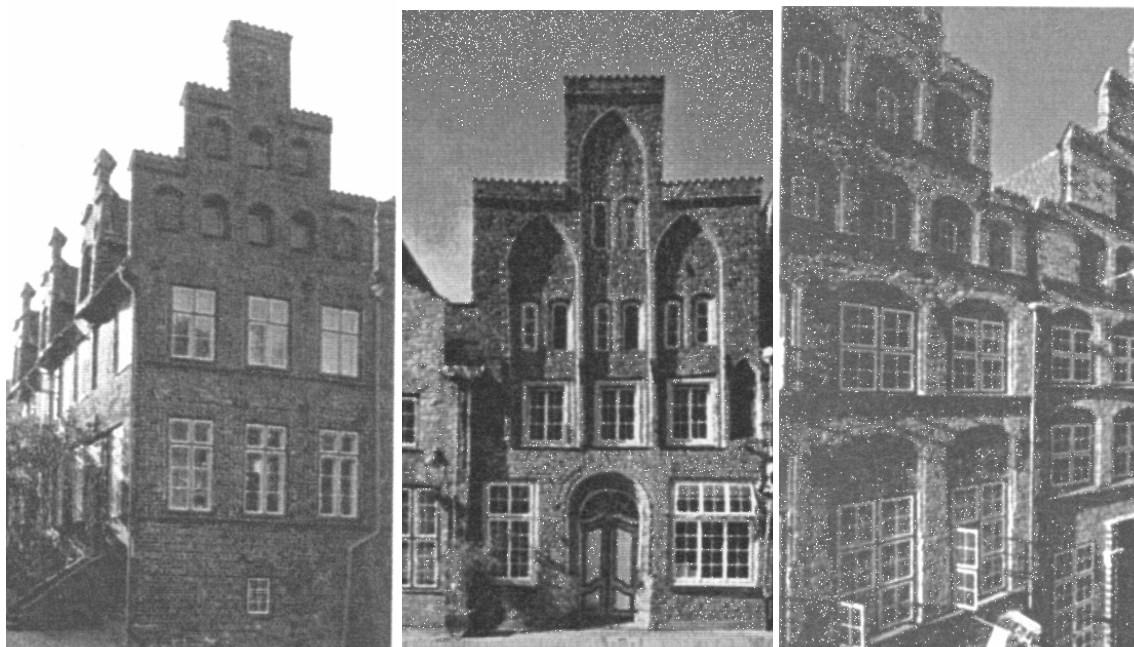
Dieser Anbau wird hinter Gebäude 2 und 3 die zukünftig durch den YC "Pommerscher Greif" nutzbare Räumlichkeit sein.

Giebel

Diese zeigen im besonderen den Variationsreichtum der sonst sehr homogenen Konstruktion häuslicher Strukturen. So sind Viertelstabecken, hochgelegene Rundbogenöffnungen und Winkelsturznischen schon aus den Jahren 1250-1270 belegt. Rückgiebel mit Lucht und seitlich verschobenem Dielenfenster bemerken wir an der Ossenreyerstraße 5 in Stralsund. Blendnischen schaffen zusätzlich statisch Halt und folgen grundsätzlichen statischen Erfahrungen aus der Zeit der Gotik. Die Giebel mit aufgereihten Bodenluken sind z.T. nur angedeutet und sollten ökonomische Potenz vermitteln - sie sind architektonisch vielgestaltig gearbeitet.

Verschiedene Arten der Giebel:

1. Staffelgiebel : mit stichbogigen Doppelluken unter spitzbogigen Blendfeldern teilweise in Hochblenden mit durchlaufendem Mittelstab und durchweg abgefasten Kanten, wie in der



Staffelgiebel in Lübeck (von links):

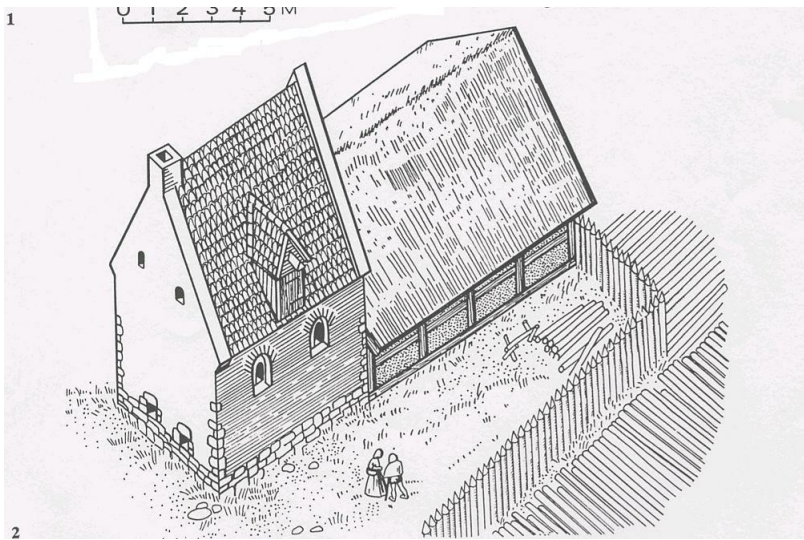
1. Pastorenhaus Kobergstraße
2. Haus Julius-Leber-Straße 76
3. Schabbelhaus in der

Mönchstraße 45 in Stralsund (1354), Ossenreyerstraße 14 ebenda (um 1354), auch in der Mühlenstraße nachweisbar. So ein Giebel wird die spätere Ausstellungs-
örtlichkeit zieren.

2. Strebpfeilergiebel: einfach bis oktagonal wie in Greifswald und Lübeck nachgewiesen. Dieser soll am geplanten Speichergebäude flusswärts die Fassade zieren.



Giebel mit Strebpfeilern an der Marktnordseite in Anklam, gezeichnet von B. Peters



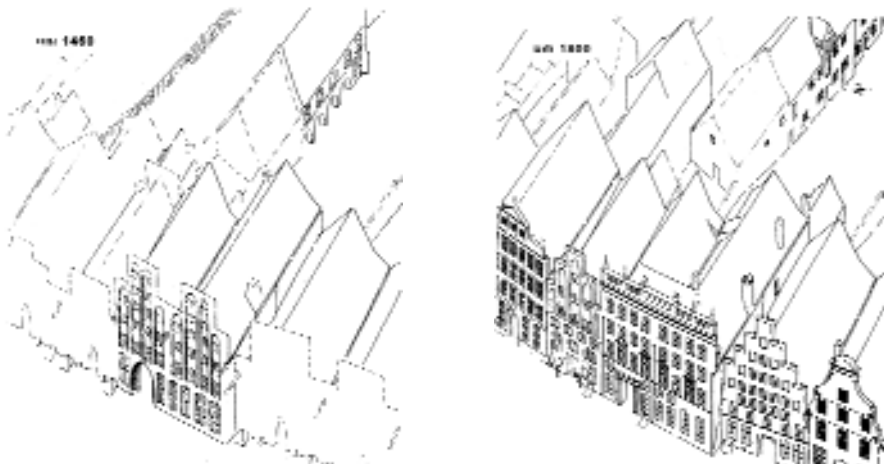
Riga. Einfacher Steingiebel des 13. Jh. nach A. Cauna

3. Einfacher Giebel: Dieser ist, auch ohne weiteres Zierwerk, Ausdruck von handwerklichem Wohlstand der sonst eher in Traufenhäusern wohnenden und arbeitenden Gewerke. Das Krug- und Brauhaus als Bewirtungseinrichtung soll diese Art des Giebels erhalten (s.w.u.).

Die allgemein schlichte Form der Giebel soll mit den recht kleinen Abmaßen der Häuser und der Bebauung der Stadt korrespondieren.

Dörnsen, Utluchten, Vorbauten vor den Häusern

In Lübeck sind die Dielenfenster oft so eingetieft, dass Dörnsenfenster bündig anschliessen – sie sind aber oft auch breiter und niedriger angesetzt. Der Verschluss ist strittig und in Stralsund nur einmal in der Mönchstraße 45 (1354) beim Versuch der Rekonstruktion des Dielenfensters nachgewiesen, und zwar als Gruppierung von einfachen stichbogenartigen



Vorrücken der Bauflucht über die Jahrhunderte in der Kobergstraße in Lübeck

Mauerwerksluken unter Stichbogenblende, ähnlich der hofwärtigen Lukengruppe Alter Markt 5 in Stralsund. Der Denkmalpfleger Frank Hoffmann konnte noch in DDR-Zeiten so ein historisches Fenster bergen und den Befund aufnehmen. Leider ging dieses Zeugnis nachträglich verloren. Mit seiner Bereitschaft diese Unterlagen zur Verfügung zu stellen, darf allerdings die Fensterkonstruktion der geplanten Häuser des Hafenensembles als gesichert betrachtet werden²⁷.

Die Küchenutlucht an der Mönchstraße 45 in Stralsund ist wohl die älteste erhaltene Utlucht Norddeutschlands. Sie ist mit dem lübischen Recht unvereinbar, da sie von der Bauflucht abweicht. Diese Utluchten gehören wohl aber zu originären Bauweisen des wendischen Reviers der Hanse. Sie scheinen so in Wismar, Rostock und Stralsund symptomatisch und daher traditionell zu sein⁹.

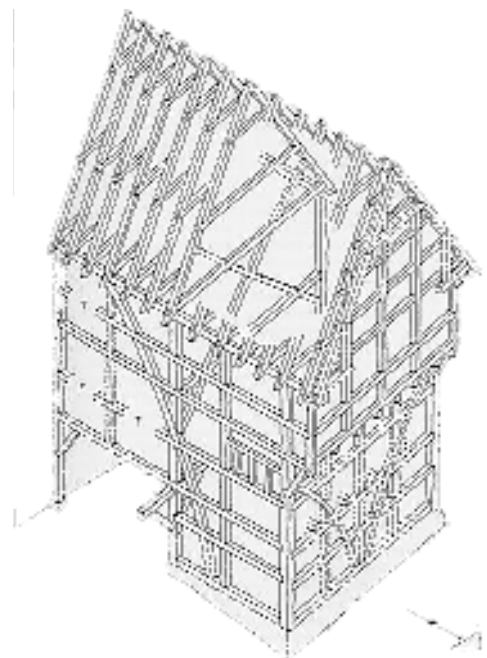
Traufenhaus:

Das Traufenhaus ist das Haus des einfachen Bürgers. Nur wenige rezente Beispiele sind noch im Baubestand der Hansestädte des Besprechungsraumes aufzufinden, so in Stralsund in der Schillstraße 18 (1348) mit Balkenkeller, 5,5 m hoher Diele und Bodengeschoss zwischen den Brandmauern. Die Geschossfolge entspricht einem Dielenhaus.

Die Straßenfront ziert beiderseits eine spitzbogige Portalblende mit zwei Fensterblenden, vermutlich als Abfolge von schmalen Luken, und vermittelt oberhalb einer Rundbogentür das Gesicht eines Dielenhauses. Das Bodengeschoss wird durch eine Luke belüftet, wie wir es in Haus Koberg 11 in Lübeck als Kornspeicher aus der Zeit von ca. 1290 nachweisen können²⁹.

Die Straßenecke An der grossen Gröpelgrube in Lübeck wird ebenfalls mit Kellergeschoss, einem niedrigen Erdgeschoss, zwei Obergeschossen und den im Dach vorhandenen zwei Böden auf Kehlbalken als dreigeschossiger Kornspeicher

angesprochen. Der Giebel besitzt 3 bzw. 5 Hochblenden die vom ersten Obergeschoss bis unter die Giebellinie mit kleinen Mittelstaffeln reichen. Die Doppelluken mit Viertelstabgewände und halbrunder Mittelsäule sind bis auf die Blindluken durch Fenster ersetzt worden. Der Übergang vom Viertelstab des Seitengewändes zum Spitzbogen der Lukenöffnung aus zurechtgeschlagenen Backsteinen ist durch einen Nasenstein erreicht. Die



Fachwerkkonstruktion Römer in Limburg
von 1295, gez. von G. Lippert

26. Brockow, T., Spätmittelalterliche Wand- und Deckenmalereien in Städten des Ostseeraumes, Hamburg 2001;

27. Gespräch mit F. Hoffmann und J.C. Holst vom 23.02.04; 28. Holst a.a.O. 1989, S. 402; 29. Kruse, K.B., Die Häuser Koberg 10 und 11. Kornspeicher des Heiligen-Heist Hospitals in Lübeck? in: Archäologie und Bauforschung im Ostseeraum, Rostock 1993, S. 417

Hochblende ist ebenfalls durch Viertelstäbe hochgemauert.

Das Erdgeschoss ist 3,6 m, die ersten und zweiten Obergeschosse sind ca. 2,8 m hoch. Die Dachgeschosse haben eine lichte Höhe von 2,2 m.

Sie lassen sich so weder als Dielenhäuser noch als Saalgeschosshäuser beschreiben da es keinen Saal im Obergeschoss gibt, das auch nicht als Kemenate gelten kann.

Die Diele im Erdgeschoss diente als Wohnraum mit dahinterliegender verglaster Küche und aufgemauertem Kamin. Sie hat eine Grundfläche von 100-130 m²

Speicher

Die Speichergebäude Koberg 10 und 11 mit einer Speicher- und Lagerfähigkeit von 750 und 600 m² belegen die Ausmaße der recht frühen spätmittelalterlichen Speicher.

Folgende Vergleiche von Speichergebäuden sind festzustellen: Dankwartsgrube 72/74 und Siebte Querstraße 13/15 in Lübeck. Der Unterschied besteht nur im Fasenstein anstelle des Viertelstabes, dem Stichbogen anstelle des Spitzbogens.

Bautechnik

Vor 1300 dürften sich die Mauertechniken noch nicht unterschieden haben. Giebel weisen eine Viertelstabgotik auf, die sich verspätet in Richtung Osten durchsetzte, im 14. Jahrhundert bemerken wir sie mit grün-schwarzer Glasur. Auf dem Putzgrund der Blenden findet man farbige Maßwerkmalerei (s. Abtshaus des Dominikanerklosters, Katharinenberg 14 in Lübeck).

Mit Ausnahme der eichernen Kellerbalken der Ossenreierstraße 14 (um 1258) wird durchweg Kiefer verbaut.

Hausbäume - wie die Luchtbalken meist Eiche mit Kopfbandpaaren und Sattelhölzern - sind seit dem 14. Jahrhundert nachweisbar, wie wir sie in der Mönchstraße in Lübeck aus dem Jahre 1354 belegt wissen. Die Hausbäume reichen bis in den Keller hinab, wo sie auf unbearbeiteten Findlingen aufstehen. Dem Besucher zugänglich ist diese Technik sehr schön im Hausbaumhaus Rostocks in der Wokrenterstraße erlebbar. Sie soll auch in einen der geplanten Gebäude zu sehen sein.

Die mittelalterlichen Dachkonstruktionen sind einheitlich verblattet, indem man die Sparrenfüße anzapfte.

Einschlagene "Macken" erlauben eine Grobdatierung. Auch dendrochronologische Datierungen weisen auf eine Baukonjunktur der Jahre 1330-1370 hin. (Von 1370-1550 sind kaum noch Ergebnisse

nachzuweisen). Die typische Geschossgliederung eines Dielenhauses besteht aus der 5,20 m hohen Diele und dem 2,60 m langen Obergeschoss.

Die Dörnse wurde als Wohnraum in der Diele ausgegrenzt, so in Lübeck, Königsstraße 49³⁰.

30. Scheffel, M., Die Kammer des Herrn Vertram Stalbus? Befunde zur Innenausstattung Lübecker Bürgerhäuser an Brandmauern aus dem 13. Jahrhundert, in: Arch. u. Bau. im Hanseraum, Rostock 1989, S. 413; 31. Scheffel a.a.O. S. 414, 32. Gläser a.a.O. S. 73.

Das Obergeschoss des Hauses hatte eine Grundfläche von 6,70 x 5,50m

Ab dem 13. Jahrhundert kann man von einer Tendenz zur räumlichen und funktionalen Differenzierung der Wohnräume in den Häusern ausgehen, das sogenannte "Binnenhauswohnen". In dieser Zeit der Nutzung der Diele als repräsentativer Raum entstehen die Seitenflügel (Kemenaten, camenata, camera sive dormitoralis) mit Brandmauern; sie dienen der Wohnfunktion³¹

Die hygienischen Bedingungen sind bei der engen Wohnanlage eminent und zumindest für die museale Konzeption interessant. Kloaken an den hinteren Grundstücksgrenzen sind deshalb nicht zu vergessen³² und exemplarisch in einer folgenden Konzepte miteinzubinden.

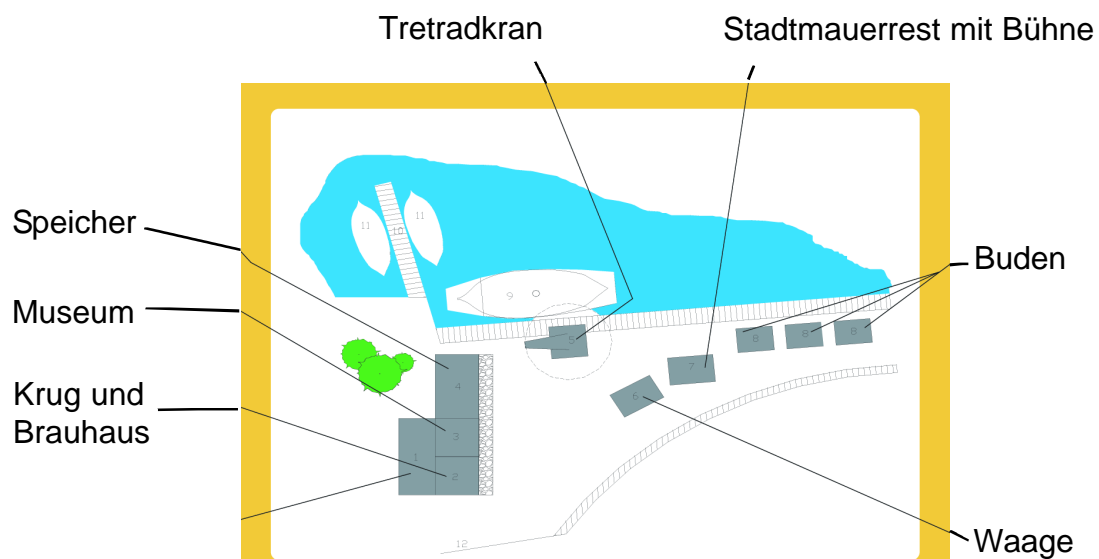
Kurzer funktionaler Abriß der geplanten Gebäude

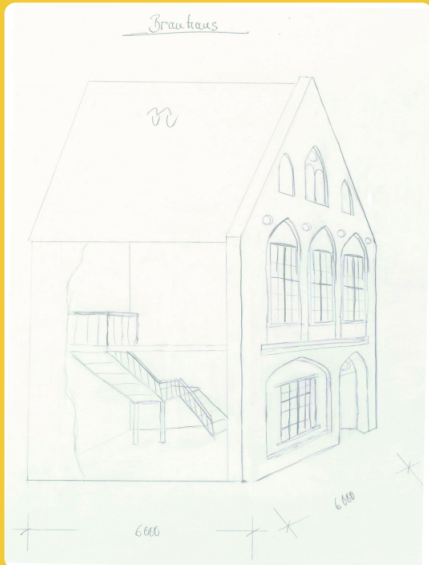
LEGENDE:

9 - Kogge

10 - Steganlage

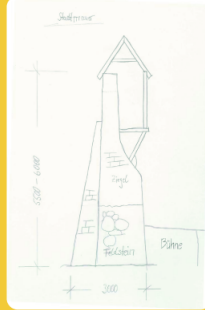
11 - Flussschiffe





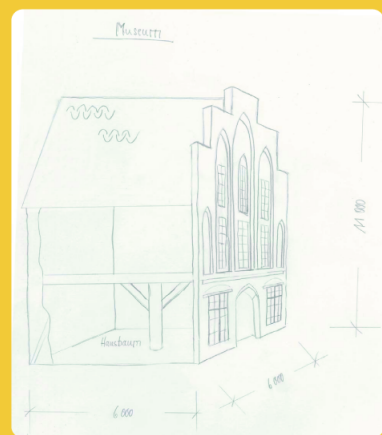
GEBAUDE III:
Ständerbau in Fachwerkkonstruktion mit Dreiecksgiebel aus Stein

Funktion: wendisches Revier war bekannt für gutes Bier, deshalb Krug, verbunden mit der Idee, wo und wie man früher Bier braute mit gleichzeitiger moderner, historisierender Bewirtung, vielleicht einhergehend mit dem Ausschank selbst gebrauten Bieres.



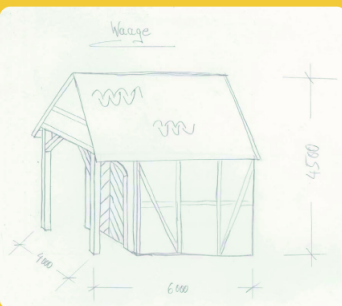
STADTMAUERRUDIMENT MIT VORGESETZTEM RICHTPLATZ ALS THEATERBÜHNE:
steinerner Bau mit Feldsteinfundament, ziegelartigem Aufbau und Wehrumgang

Funktion: Darstellung des Rechtsraumes: Tretdrehkran außerhalb der Stadtmauer, die anderen Gebäude innerhalb der Stadtmauer. Vorbau dient gleichfalls als Bühne (Richtplatz) für Theaterspiel.



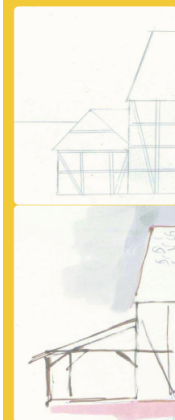
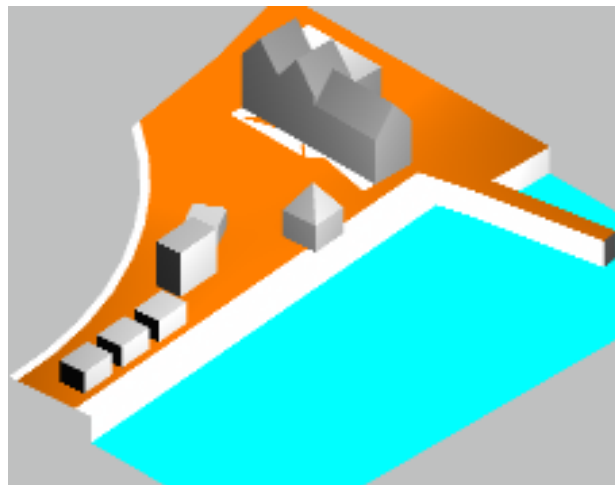
GEBAUDE II:
Giebelhaus mit Stufengiebel in Hausbaumkonstruktion, Hinterbau in Fachwerkkonstruktion.

Funktion: Museumsgebäude: Stadtgeschichte im Spätmittelalter und allgemeine Bedeutung der Hanse im Ostseeraum und ihr Handel und Wandel am Stettiner Haff, Entstehung der Kogge.



WAAGE:
Einstöckiger Fachwerkbau mit Wippwaage

Funktion: Wahrung der Rechtmäßigkeit durch Definierung des Gewichtes zwischen dem Beförderer und dem Belieferter. Museale Darstellung der Gewichte und Maße im Mittelalter und ihrer Differenzierung. Gleichschaltung besehen in einem historischen Entwicklungshorizont.

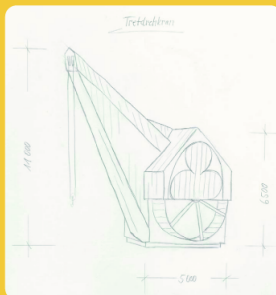


GEBAUDE IV:
abgeschluppotes oder mit Spitzdach versehenes Gebäude in Fachwerkkonstruktion als Kempladenbau der Gebäude II und III.



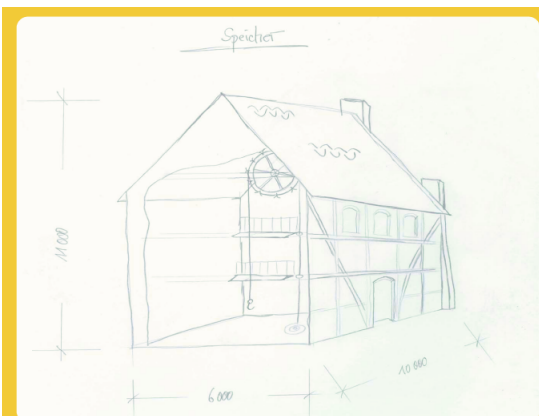
DREI BUDEN:
hölzerne Buden in Blockbauweise mit flachem Spitzdach mit gespaltenen Bohlen und Holzschindelendeckung die in der Flucht der Firstkante getrennt sind.

Funktion: saisonaler oder temporärer Markt mit zwei unterschiedlichen Gewerken oder Händlern je Bude.



TRETRADKRAN:
Aus der begrenzten Anzahl auf uns gekommener spätmittelalterlicher Kräne der nordeuropäischen Frührenaissance entsteht der von Memling gemalte hölzerne Tretradkran von Brügge.

Funktion: Darstellung und Wirkung der Mechanik im Mittelalter bei der Bewegung von Lasten, exemplifiziert durch unterschiedliche Be- und Entladungssituationen der Kogge.



GEBAUDE I:
Speichergebäude in Fachwerkkonstruktion als Traukenhau mit steinernen Giebel flussseitig.

Funktion: Darstellung der Lagerbedingungen im Speicher mit Aufnahmewinde im Gebäude. Museumspädagogische Arbeiten mit Schulklassen, Lagerkapazität für den Betriebsumfang der Kogge (Betriebsmittel, Sicherheits- und Versorgungsmaterialien), Aufenthaltsraum der Besatzung, Ausgang zum Gelände YC „Pommerscher Greif“ mit dortiger, hinter dem Haus befindlicher Sitzmöglichkeit.

Baudetails und Bauverfügungen

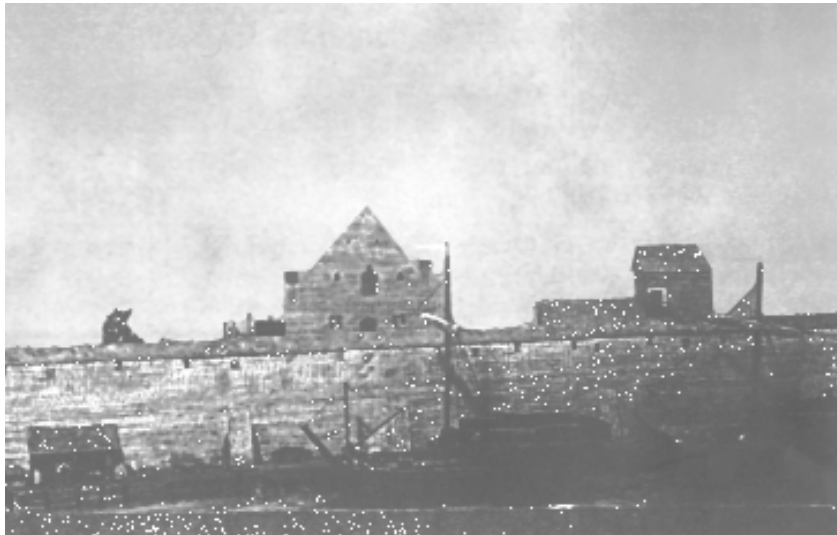
Giebelhäuser mit gotischem Erscheinungsbild sind manifester Bestandteil der heutigen Stadtarchitektur, und das nicht nur in Hansestädten. Vergessen wird dabei, dass auch bei historischen Gebäuden, deren Gründung wir bis in das Spätmittelalter zurückverfolgen, nur marginal Bausubstanzen aus dem Besprechungszeitraum auf uns gekommen sind und für die Bauforschung erhalten können. Bieten Steinhäuser im Gegensatz zu ihrem vorzeitlichen Pendant, des Holzhauses, Gewähr für Langlebigkeit, so sind sie aber auch Zeugnis der Jahrhunderte währenden Anpassung an Mode und Geschmack der jeweiligen Zeit und ständiger städtebaulicher Veränderungen. Diese waren zeit- und selten individuell bestimmt. Oft wurden ganze Giebelwände abgetragen und im jeweiligen Stil der vorherrschenden Epoche neu vor dem historischen Hinterbau aufgezogen. Es wurden weiter zur Schließung von Baulücken Verbreiterungen der Fassade vorgenommen, Fensterfluchten anders angeordnet, Vorbauten, sogenannte Utluchten, errichtet und auf diese Weise funktional bestimmte Anpassungen an die Erfordernisse der jeweiligen Zeit erreicht.

Da wir erste Giebelhäuser schon seit dem 12. Jahrhundert im Ostseeraum nachweisen und dieser Baustil bis ins ausgehende 15. Jahrhundert, also schon mehr als 300 Jahre, Bestand hatte, ergibt sich für uns die Frage: Welche dieser besprochenen Veränderungen sind für unser Projekt maßgeblich und historisch sicher? Dieser Problemstellung, besonders für die moderne Nutzung der Gebäude, relevant nimmt gleichfalls den Entwicklungshorizont und die museumsdidaktische Konzeption des Freilichtmuseums "Castrum Turglowe"³³ mit auf und

führt diese sinnvoll weiter.

Entsprechend dem Anspruch, historisch korrekt zu bauen, sind diese Veränderungen herauszuarbeiten und bestimmen letztlich das Erscheinungsbild der Bebauung.

Oft folgt man der Überlegung, dass der historische Bauherr seinem jeweiligen Geschmack bei der Auswahl von Gestaltungselementen in der Vergangenheit frei folgen konnte; übersehen wird dabei



Kogge an der Lübecker Stadtmauer, in unmittelbarer Nähe der Speicher (nach Gläser)

leicht, dass die damaligen, durch die jeweiligen Städte ratifizierten Stadtrechte sehr restriktive Bauvorschriften festlegten, die städtespezifisch mehr oder weniger streng befolgt und

33. Museumskonzeption des „castrum turglowe“ von Eric Zehmke. 34. Holst a.a.O. S. 115-182.

kontrolliert wurden. Vor allem bei ärmeren Städten, zu denen die kleineren herzoglichen Städte wie Ueckermünde und die kleineren Hansestädte wie Anklam zählten, gab es Ausnahmeverfügungen. So baute man in Ueckermünde noch bis weit ins 18. Jahrhundert hinein wahrscheinlich vorrangig in Holz, während seit dem 13. Jahrhundert in Lübeck die Steinbauweise, insbesondere die Errichtung von Brandmauern, gefordert und auch usus war. Hintergrund dieser sehr rigiden Vorschriften war weniger die Schaffung eines einheitlichen städtebaulichen Ensembles, als vielmehr die Angst vor Ausbreitung von Feuern und Krankheiten, auch war die Notwendigkeit des schnellen Warentransportes in der Stadt eine bestimmende stadtplanerische Grundlage restriktiver Vorschriften.

Die besonderen Verfügungen und ihre Anwendungen hat Jens Christian Holst sehr stringent in seiner Abhandlung über "Lübisches Baurecht im Mittelalter"³⁴ herausgearbeitet. Diese Arbeit bietet einen überschaubaren Hintergrund für die einzelnen Verfügungen und deren Niederschlag in der Bebauung. Es wird auf diese Arbeit besonders verwiesen, während hier die einzelnen gestalterischen Elemente nur in einer Übersicht dargestellt werden. Sie sind en gros auch "Bauvorschrift" für das zu errichtende Hafenensemble.

Die Stadtrechte als Rahmen von Bauverfügungen

Hier beziehen wir uns auf die im ausgehenden Hochmittelalter eingeführten Stadtrechte einzelner Städte, die im Rahmen eines Urbansisierungsprozesses oft von anderen, in Zusammenhang mit der ostwärtigen Kolonisationsbewegung entstehenden Städten übernommen wurden und somit einen rechtlichen Status schufen, der eine überregionale Rechtssicherheit bot. Wurde Ueckermünde zuerst mit dem Magdeburger Stadtrecht bewidmet, so weisen wir seit dem 15. Jahrhundert das Lübecker Stadtrecht nach, welches in abgeschwächter Form dann auch den rechtlichen Rahmen für die Bebauung vorgegeben haben muss.

Steinbau versus Fachwerk

Uns sind schon recht frühe Versuche bekannt, mit Steinbau und Steineindeckung die Brandgefahr in den ständig wachsenden, urbanisierten Städten zu minimieren. Sie blieben nur wenig wirksam, da - wie gegenwärtig bei der Errichtung unseres Ensembles - der Steinbau teurer ist als der Fachwerkbau und man von einem "abgebrannten" Bürger nicht noch verlangen konnte, in Stein zu bauen. Vor diesem Hintergrund förderten Stadträte den Steinbau durch freie Vergabe von steinernem Baumaterial - so in Lübeck nach dem Stadtbrand von 1251 durch sogenannte Ziegelgeschenke nachgewiesen. Auch



Einer der
frühen
Stralsunder
Steingiebel am
Rathaus

Ueckermünde ist 1473 abgebrannt und durch besonderes Engagement ihres Bürgermeisters und die freie Vergabe von Bauholz aus herzoglichen Wäldern wieder aufgebaut worden. Ob zu dieser Zeit die später die Wirtschaft der Region prägenden, weithin bekannten Ziegeleien errichtet wurden, bleibt nach gegenwärtiger Quellenrecherche Vermutung. Sie wären ein Indikator für partiellen bürgerlichen Steinbau auch in Ueckermünde. Bauwerksuntersuchungen in anderen Städten weisen in meiner gegenwärtigen Übersicht momentan kein Tonmaterial aus der Umgebung Ueckermündes aus.

Für Zwergstädte lübischen Rechtes wie Ueckermünde und Usedom bezweifelt Holst sogar die steinerne Deckung als mittelalterliche Dachauflage³⁵.

Baufluchtgebot

Die älteste fassbare Bauvorschrift ist nach Holst das Baufluchtgebot, welches er bereits mit dem Barbarossaprivileg von 1181/88 verbindet. Da in Hansestädten der Rat als Grundherr des Stadtbodens auftritt, im Fall Ueckermündes war es mit Sicherheit die Verfügung des jeweilig bestallten Vogtes, so legte dieser auch die Bauabmaße eines Neubaus fest. Um 1240 ist überliefert: „Wenn einer abbrechen will und neu bauen will, so soll er Maß und Schnur von den Ratsmannen holen, an die Straße anlegen und danach bauen, bei einer Strafe von drei Mark Silber“³⁶.

Im Spätmittelalter zog man nicht nur die Bauherren bei Übertretung von Verfügungen vor den Rat sondern auch die Bauleute. Hat man im Hochmittelalter in der Regel allgemein nicht breiter als die Strasse gebaut, so erfahren wir im Spätmittelalter von weiteren Beschränkungen. Auf jeden Fall durfte die Straßenbreite nicht eingeschränkt werden. Eine straßenseitige Bauflucht war somit maßgebend.

Giebelständigkeit

In einem Brandmauerartikel von 1276 finden wir im lübischen Recht das erste Mal die Firstrichtung des Hauses niedergelegt. Der Rat war bestrebt, im Zentrum der Stadt die geschlossene Giebelständigkeit durchzusetzen. Spricht in grösseren Hansestädten der in Stein ausgeführte Traufenbau noch für großen

Platzbedarf und für eine besondere soziale Stellung so erfahren wir vom Traufenhaus in den kleineren Städten eher im mittelständischen Bereich und in sozial nachgeordneten Bereichen der Stadt. Um einen städtebaulichen Bezugspunkt zur Stadtgeschichte Ueckermündes zu finden, in dem städtebauliche Synergien sich widerspiegeln und vor einen Entwicklungshorizont gezogen werden, wird der Kogge-nahe Speicher in herkömmlicher



Vorbauten mittelalterlicher Giebel werden wie am alten Markt in Stralsund zu vorgebauten Häusern.
Baumgarten 1870

Fachwerkkonstruktion als Traufenhaus in Schwellenbau errichtet, sein flussseitiger Giebel allerdings aus Stein mit Strebepfeilern.

Vorbauten

Diese Gesetzgebung umfasste natürlich auch das Verbot von Vorbauten und straßenseitigen Anbauten. Die Vicke-Schorler- Rolle von 1584 weist Utluchten in Rostock nur bei Renaissancebauten aus³⁷. Bauarchäologisch ist nur das Haus Koberg 2 in Lübeck vor dem Umbau (gegen 1450) an der Dörnse mit einem Vorbau versehen³⁸.

Dieser hatte eine eigene sogenannte Hypokaustanlage als Warmluftheizung³⁹. Mit der Zeit wurde diese Maßgabe, wahrscheinlich durch weitere funktionale Ansprüche, aufgeweicht. In pommerschen Städten bemerken wir in der Neuzeit das Vorrücken der Bebauung auf die Flucht der Utluchten.

Das Baufluchtgebot bezog sich wahrscheinlich nicht nur auf das untere Stockwerk sondern auf den ganzen Baukörper, denn die bei Fachwerkbauten im südlichen Raum vorherrschenden vorkragenden Obergeschosse sind im Ostseeraum nur in Sonderbereichen existent. Sie waren beispielsweise in Lübeck, mit oder ohne Stützen, im Bau-Umfeld des Marktes nachzuweisen. Das gilt auch für Vordächer, Laubengänge und Erker, die gleichfalls nicht an Privathäusern im historischen Befund vorkommen.

Ausnahmen bei der Einhaltung der Bauflucht bemerkt man vor allem bei öffentlichen Bauten. Als Vorbauten fassen wir auch die Kellerhälse, die in den Tritt, dem späteren Fußweg, reichten. Man findet sie zumeist nahe den beiden vorderen Hausecken, in den meisten Städten sind es auch erhöhte Vorplätze vor den Dielentüren. Ist unsere Bebauung auch kellerlos, so könnten doch diese Beischläge vor dem Brauhaus angedeutet werden. Im Plan sind sie bisher nicht vermerkt! Sie erstrecken sich bis fast an die Gosse und werden mit Beischlagwangen geschlossen.

Hausvorfeld

Vor diesem ist eine sogenannte Brücke als Katzenkopfpflaster auszuführen. Sie erstreckt sich ca. sieben lübische Fuß (1 lüb. Fuß = 0,28 cm) , also ca. zwei Meter weit, in die Strasse. Die mit einer Holzschalung überdeckte Gosse ist Stralsunder Befunden nach ca. 40 cm tief und ca. 50 cm breit. Das Hausvorfeld des Hafenensembles ist als Platz museumspädagogischer Arbeit gedacht. Dieser ist mit einer Steinpflasterung nach einem Befund aus Stralsund (s. Abb.)



Mittelalterliches Pflaster aus einer Stralsunder Grabung

gepflastert. Der Transport von Waren, Beladungsabläufe sowie deren Wiegun

Platz zum Erlebnisfeld machen. Dieser Platz steigt zur Kaikante in Höhe der überdeckten Hochwasserschutzmauer an. Diese wird mit Erdreich angefüllt und verschafft dem Platz von der Grabenstraße an eine geringe gleichmäßig ansteigende Erhöhung. Eine Gruppe der Stadtartikel fasst auch diesen Aspekt ins rechtliche Blickfeld. So sind Bebauungen auf künstlich erhöhtem Grund, sogenannte Wurten, verboten. Diese Regelung weisen wir erstmals seit 1282 nach.

Grenzbebauung

Erfahren wir anhand der archäologischen Expertisen aus dem Hochmittelalter noch von Freiräumen zwischen den Häusern – wie im Sachsenspiegel bemerkt -, so sind insbesondere mit Einführung der Brandmauern die Häuser aneinander gebaut. Der Betreiber der Museumsanlage fordert die alternative Möglichkeit der inneren Begehung zwischen den Häusern. Deshalb ist eine Begrenzung durch eine nicht ausgefachte Fachwerkkonstruktion in dem Begehungsraum geplant und im Ausstellungsgebäude wird eine sogenannte Brandmauer beispielhaft errichtet. Die Brandmauer war bis zu 60 Fuss lang und 20 Fuss hoch. Die sogenannte Bauwich führt uns zu Formen der Verantwortungsgemeinschaft, in der man quasi die nicht parallel zur Strasse stehenden Aussenwände mit dem Nachbarn teilte. Das tangiert aber nicht die Festlegung des eigentlichen privaten Grundbodens. Die strikte Einhaltung der Grenzbebauung stand unter Obacht der jeweiligen städtischen Munizipalien; auch das sogenannte Traufrecht, d.h. die traufseitige Ausrichtung der Hauptansicht des Hauses zur Straßenseite hat diesen Artikel nicht eingeschränkt.

Begrenzung der Anlage

Sollte das betriebswirtschaftliche Konzept eine sichtbegrenzenden Einfriedung der ganzen Anlage notwendig machen, so ist eine solche mit der Abgrenzung der Höfe durch Plankenwerk, wie wir sie auf einer Abbildung von Elias Diebel von 1574 nachweisen, auch historisch belegt.

Ist so eine Begrenzung gefordert, so ist vor dieser ein Schautafelweg nach Vorstellungen des Auftraggebers geplant, an dem Ueckermünder Bürger die Möglichkeit haben, eigene Arbeiten zur maritimen Geschichte des Stettiner Haffes darzustellen.

Die Waage

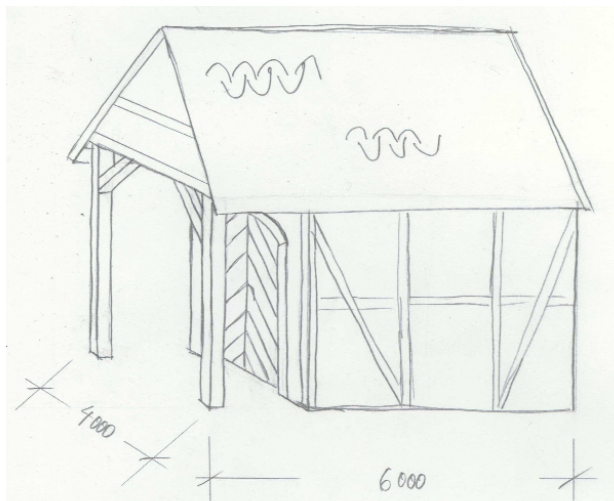
Die Konzeption zur Errichtung eines spätmittelalterlichen Hafenensembles stellt auf einen in sich geschlossenen Mikrokosmos ab. Darunter sind in erster Linie die für die Be- und Entladung einer Kogge entscheidenden Konfigurationen bedacht.

Der soziokulturelle Mikrokosmos

Die Planung schliesst auch sozio-kulturelle Betrachtungen mit ein: Im Spätmittelalter, war der seehandelnde Kaufmann nicht mehr selbst mit seinen Waren unterwegs, sondern bediente sich einer Vertretung vor Ort, oftmals eines Kaufmanns aus seinem Verwandtenkreis. Jedoch blieben Mannschaftsangehörige und Schiffsreisende in den Häfen als zeitweilig anwesende Fremde ein Problem. Ellmers führte den Nachweis von Fremden an solchen Hafenorten vor allem für die frühe Hansezeit sehr stringent, betont aber auch die Infrastruktur, die wir für die späte Hansezeit voraussetzen müssen⁴⁰. So schlief die Mannschaft, ausgenommen die Wache, nicht mehr auf dem Schiff oder in Zelten am Ufer – (wie anderweitig erwähnt), sondern wahrscheinlich in dem zu beliefernden Handelshaus oder in schiffsnahen Herbergen. Dies setzte zum einen die dafür entsprechenden hygienischen



Mikrokosmos Hafen in Hamburg



Die geplante Ueckermünder Waage ist ein kleiner Fachwerkbau mit Wippwaage in einer erlebnispädagogischen Ausrichtung über das Wiegen sowie der Entwicklung und Provenienz unterschiedlicher Gewichte im Hanseraum.

Bedingungen voraus,

deren der Seemann nach langer Reise bedarf, zum anderen die Möglichkeit der Beköstigung, da auf den Schiffen wohl nur selten gekocht wurde. Diese Einrichtungen sind schiffsnah geschaffen worden; sie sind im Bestand mittelalterlicher Architektur z.B. in Rostock mit dem ehemaligen Krug 2, jetzt Gaststätte "Zur Kogge" derzeit noch erlebbar.

Dies setzt sich mit den ökonomischen Belangen der Kaufmannschaft fort. So muss das Schiff mit dem Festmachen im Hafenbecken einen gewissen Rechtsstatus, respektive

Rechtssicherheit erlangen. Verstand man Schiffe dieser Zeit schon damals als Hoheitsgebiet des Heimathafens, so war der Gasthafen vom juristischen Standpunkt aus Ausland - was

35. Ellmers a.a.O. Rostock 1993, S. 271-277; 36. Hammel-Kiesow, R., Von Maßen und Gewichten in Lübeck, in: Der Lübecker Kaufmann. Aspekte seiner Lebens- und Arbeitswelt. Lübeck 1993, S. 36-40; 37. Witt, H. (Hrsg.) Die wahrhafte Abcontrafractur des See- und Hansestadt Rostock des Krämers Vicke Schröer. Rostock 1989, S. 91-93; 38. Ellmers a.a.O. 1990; 39. Böcker a.a.O. S. 34.

besondere Verträge sowie städtische Maßnahmen zur Wahrung der beiderseitigen Rechtssicherheit voraussetzte. Durch sogenannte "Einklarungen" zu Beginn der frühen Neuzeit versuchte man dieser Sonderheit nachzukommen. Baumhäuser (Einlassstellen am Hafeneingang wo ein Baum den Schiffen den Zugang zum Hafen verwehrt) am Zugang zum Hafen waren der erste Weg zur Aufnahme der Schiffseingänge - die erste Anlaufstelle des Schiffsführers.

Im Spätmittelalter musste die Hafenanlage als solche Rechtssicherheit bieten - auch für die beförderten Waren. Sie mussten sicher entladen und unter Kontrolle des Schiffsführers abgewogen werden. So befanden sich Tretradkräne, Waagen, Speichieranlagen und Gasthäuser in enger Nachbarschaft. Von dieser Nähe kündet, nicht nur Schriftgut über die Arbeitswelt des spätmittelalterlichen Kaufmannes wie im Falle Lübecks⁴¹, sondern, wie in Stralsund noch erhalten, die Waage in unmittelbarer Nähe zum Hafen. Selten, wie für Rostock



Waagen konnten aber auch große städtische Gebäude mit mehreren, sogar durch Fuhrwerke genutzten Durchfahrten sein, wie die Schorler von Rostock aus dem 16. J.h. belegt.

auf der Vicke – Schorler- Rolle nachgewiesen⁴², stand die Waage auf der Hälfte des Weges zwischen Hafen und Stadtmarkt. Schiffsnahe Waagen darf man insbesondere für kleinere Häfen voraussetzen, da das Handelsgeschäft sich wohl nicht, wie in größeren Hafenstädten⁴³, vom Hafen entfernte. Für kleinere Städte wie Buxtehude ist dies nachgewiesen. Der kleinere städtische Markt dürfte mit kleineren Waagen ausgerüstet gewesen sein und kein besonderes Waagehaus benötigt haben. Für Städte wie Ueckermünde⁴⁴, die Durchgangshafen für die im Umkreis der Stadt erzeugten und dann verschifften Güter waren, sind Waagen in Häusergründungen nur am Hafen zu vermuten.

Hier darf man wohl, insbesondere wenn es um Schüttgut ging und "grobe Ware" umgeschlagen wurde, von einer ungleicharmigen Schnellwaage ausgehen, die als sogenannter "Pfünder" das zügige Abwägen ermöglichte, aber an Genauigkeit der Schalenwaage nachstand.

Letztgenannte stand daher auch unter unmittelbarer

städtischer Willkür im Stadtzentrum am Markt⁴⁵.

Der Pfünder war im Prinzip die vergrößerte Version einer noch heutzutage gebräuchlichen Sackwaage. Ellmers schreibt: "Am kurzen Arm hängte man das Wiegegut ein, und auf dem langen Arm wurde ein leichtes Laufgewicht so lange verschoben, bis der Waagebalken waagerecht stand⁴⁶." Eine Skala zeigte auf dem langen Arm das Gewicht an. Dieser Waagetypp bot sich wohl insbesondere für das in Säcke zu verladene Schüttgut an, so wie wir es wohl neben Brennholz aus den herzoglichen Wäldern, für landwirtschaftliche Güter wie Getreide

40. Ellmers, Kran und Waage am Hafen, S. 151; 41. Ebenda S 151.

voraussetzen.

In Städten wie Lüneburg, die nachweislich sich durch die Verschiffung von Monoware über einen langen Zeitraum betätigten – lange Zeit hauptsächlich ein Produkt exportierten, reichte der Pfänder für Schüttgut (im Falle Lüneburgs: Salz) bis ins 17. Jahrhundert hin. In Lüneburg waren sogar drei Waagen für unterschiedliche Warenmengen von ein Liespfund hin aufwärts im Einsatz. Gewichtsstücke aus Hafengrabungen im Ostseeraum sind mir auch nach der Niederschrift von Ellmers nicht bekannt.

Finden wir wie in Bremen die Stadtwaage in einem hohen Speicher, der 1587 errichtet wurde, so dürfte man bei kleineren Städten aus Platzgründen und der Überschaubarkeit halber kleinere Lehmbauten als Waage(häuser) betrachten. Sie sind wohl auch von den Fuhrleuten genutzt worden. Von einem extra eingerichteten Wohnraum des Wiegmeisters ist bei der relativen Seltenheit der Nutzung in Städten wie Ueckermünde nicht auszugehen.

In dem Gebäude wäre eine Ausstellung und erlebnispädagogische Arbeit zu Maßen (z.B. Thema: Das Maß aller Dinge!) sinnvoll. Diese muss in einer geeigneten Studie zur Gesamtkonzeption der Anlage bedacht werden und kann nicht in extenso Gegenstand dieser Arbeit sein.

Der Tretradkran

Die Geschichte der Hafenkräne kennt in ihrer Frühzeit, die zeitversetzt mit dem Aufkommen tiefergehender, hochbordiger Schiffe im Spätmittelalter einhergeht, drei verschiedene Typen:

1. den Tretradkran mit schwenkbarem Ausleger
2. die Winde die wird im Folgenden nie erwähnt ??
3. die Wippe.

Sie sind ebenso wie andere schiffbauliche und häusliche Konstruktionen Technologietransfer aus dem Nordseeraum, wo sie uns im zweiten Quartal des 13. Jahrhunderts begegnen - in den Ostseehäfen unwesentlich später. Hierbei dürfen wir nicht die Infrastruktur des Binnenraumes vergessen, die auf die technologische Entwicklung dieser Einrichtungen an Flüssen, so am Rhein, wesentliche Einflüsse ausübte, wie Michael Matheus in seiner übersichtlichen Zusammenschau festhält⁴⁷. Ihr Standort ist funktional auf die Kaianlage unmittelbar am Ufer fixiert. Hafenkräne der Seestädte sind durch Ellmers in seiner Arbeit: *Development and usage of harbour cranes*, sehr schön in ihrer Bedeutung, Funktion und Entwicklung herausgearbeitet⁴⁸. Er zeigt den engen organisatorisch-ökonomischen und damit räumlichen Zusammenhang zwischen Waage, Kran und Speicher. Auf beide Arbeiten wird im Wesentlichen Bezug genommen und im Besonderen verwiesen.

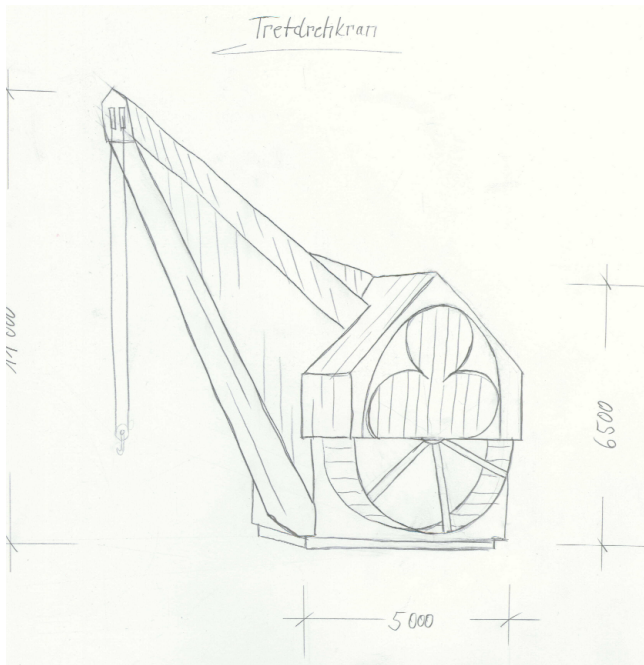
Auch wenn wir die einzelnen Elemente des Ensembles getrennt besprechen, sollten wir den Zusammenhang jener Einrichtungen im Gedächtnis behalten. Dieser nämlich schuf oft den wirtschaftlichen Vorteil einer Hansestadt im Konkurrenzkampf mit einer anderen. So werden die Einrichtungen des Harburger Hafens, an dessen Güterumschlag auch die Hamburger Kaufleute teilhatten, um preisbewußt Lüneburg zu umgehen, wie folgt beschrieben: "Dar auch hiebevör zu Harburgk eine Haus erbawett sey, dar Innen solche wahren gelegt werden, und darselbst noch ein krahn und wage zu behueff einer Niderlage In kurzen solle auffgerichtet werden."⁴⁹



Das detailgetreue Abbild des Tretradkrans von Brügge in der Zeichnung von Hans Memling Liefert die Vorlage des Ueckermünder Kranes

42. Matheus, M. Hafenkrane. Zur Geschichte einer Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Strassburg bis Düsseldorf, in: Trier 1985; 43. Ellmers, d., Development and usage of harbour cranes, in: Medieval ships and the Birth of Technological Societies, vol. 1, Malta 1989; 44. Witthöft, H., Das Kaufhaus von Lüneburg 1962, S. 134; 45. Ellmers a.a.O. 1990, S.154.

Ein bildhafter Eindruck von Tretradkränen ist durch die Vielzahl von Stadtabbildungen aus der Frühen Neuzeit auf uns gekommen, wo insbesondere und wiederholt die Abbildungen von Braun und Hogenberg in unser Blickfeld gelangen. Diese weisen neben der Waage einen Tretradkran als alten Bestand z.B. für Stade aus. Auch auf dem am Hafen gelegenen Marktplatz Hamburgs weisen wir einen Tretradkran im bildhaften Nachlass aus dieser Zeit nach. Dort ist er schriftlich schon für 1291 belegt, die Waage sogar schon im Jahr 1268 erwähnt. Ellmers geht deshalb davon aus, das Waagen schon weit früher als externe Einrichtungen ihren Dienst versahen, bevor die erwähnten Kräne zum Einsatz kamen⁵⁰. Auch bei diesen Abbildungen erfahren wir von der räumlichen Nähe von Kran und Waage.



Erste Idee des entstehenden Kranes in Ueckermünde mit ungefähren Abmaßen

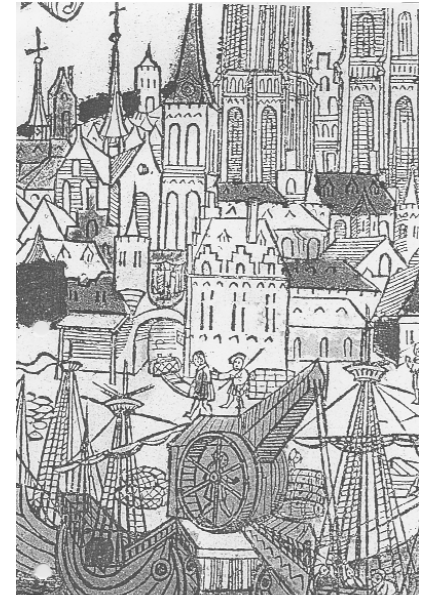
Das entstehende Hafenensemble setzt auf exemplarische Bezüge, die z.B. auch auf den Technologietransfer beispielhaft durch die Auswahl der Strukturen des Ensembles abstellen. So ist nach einer Vielzahl von Überlegungen die Wahl auf den Tretradkran von Brügge gefallen, der detailgetreu von Hans Memling abgebildet wurde und zu den wirklich schweren Hebezeugen gehört. Er soll den infrastrukturellen Zusammenhang zwischen Ost- und West im Zuge einer auch in dieser Zeit schon bemerkten Europäisierung erlebbar machen und auf europäische Interaktionen in der Geschichte verweisen. Auch Ueckermündes Regionalgeschichte, das beweisen die

Wolgaster Bestände in den Unterlagen des Archivs in Stettin, war eingebettet in europäische Zusammenhänge, auch wenn wir diese oft nicht bemerken, da sie oft nicht vordergründig sind⁵¹. Dieser Kran, der von Vanderwalle in seiner Arbeit zu Brügge sehr klar beschrieben worden ist⁵², war vor allem zur Zeit der Entstehung und Nutzung von Kränen eine effiziente Einrichtung zur Hebung von schweren Lasten, zu denen auch Holz aus den Wäldern von Ueckermünde gehört haben könnte. Er war deshalb eine besondere und deshalb einzigartige Einrichtung in dem frühneuzeitlichen Brügge, wobei man parallel durchaus auch von kleinen Kränen in dieser Zeit in Brügge ausgehen kann. Er wurde zuvorderst für die Be- und Entladung von Weinfässern verwandt. An diese "Weinstade" (von Gestade – Ufer, Anlegestelle) mussten die Schiffe extra verholt werden. Das gleiche gilt auch für das in unseren Breiten umgeschlagene Bier in den entsprechend genormten Fässern. Man kann allerdings die Einführung dieser schweren Hebezeuge nicht unmittelbar mit der Entwicklung hochbordiger Schiffe zusammenbringen, da diese nach dem Prinzip der Wippen durch die Bedienung der Rah von der Mannschaft auch anders entladen werden konnten. Das geschah

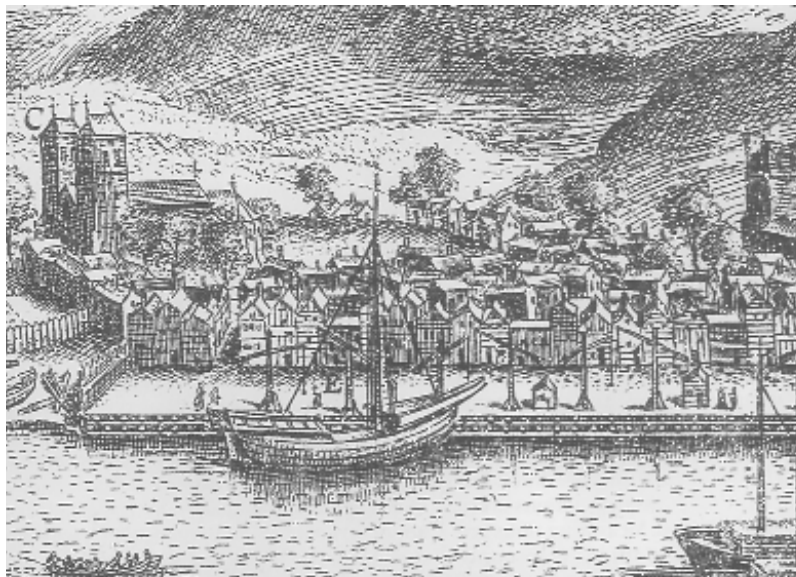
denkbar einfach, in dem an einer Brasse, die an der Rahnock befestigt war, das Ladegut angeschlagen wurde. Man "wippte" dann durch Ziehen der am anderen Ende der Rah befestigten Brasse das zu löschende Gut aus dem Laderaum, schwenkte die Rah durch die bewegliche Rahnock aussenbords und setzte die Fracht dann auf die befestigte Kaikante, günstigstenfalls gleich auf den Karren, das Fuhrwerk oder in den Leichter.

Wippen waren somit wohl auch die ersten, in ihrer Grösse, Form und Vielfalt auch die häufigsten Be- und Entladeeinrichtungen, wie wir es auch auf Hafenszenen sehen können⁵³. Die von Ellmers als "kleines" Hebezeug bezeichnete Wippe stellt in ihrer Pfahlmastkonstruktion keine große bauliche Herausforderung dar und könnte, komplementär vor dem Giebel des Speichers angebracht, das Hafenensemble als wichtiges Hebezeug abrunden und die Größenverhältnisse und Einsatzmöglichkeiten von spätmittelalterlichen Hebezeugen verdeutlichen. Aber dazu muss in der anzuschließenden Museumskonzeption noch eine Nutzen - Kosten Berechnung angestellt werden. Die Wippe ist in dieser Vorstudie vorerst zeichnerisch nicht aufgenommen.

Doch zurück zu den Tretdrehkränen, die neben dem Befördern



Im Mittelpunkt des Bildes von Jan de Gheet aus dem Jahre 1515 steht der Warenverkehr im Antwerpener Hafen.



Wippen im Hafen von Bergen.

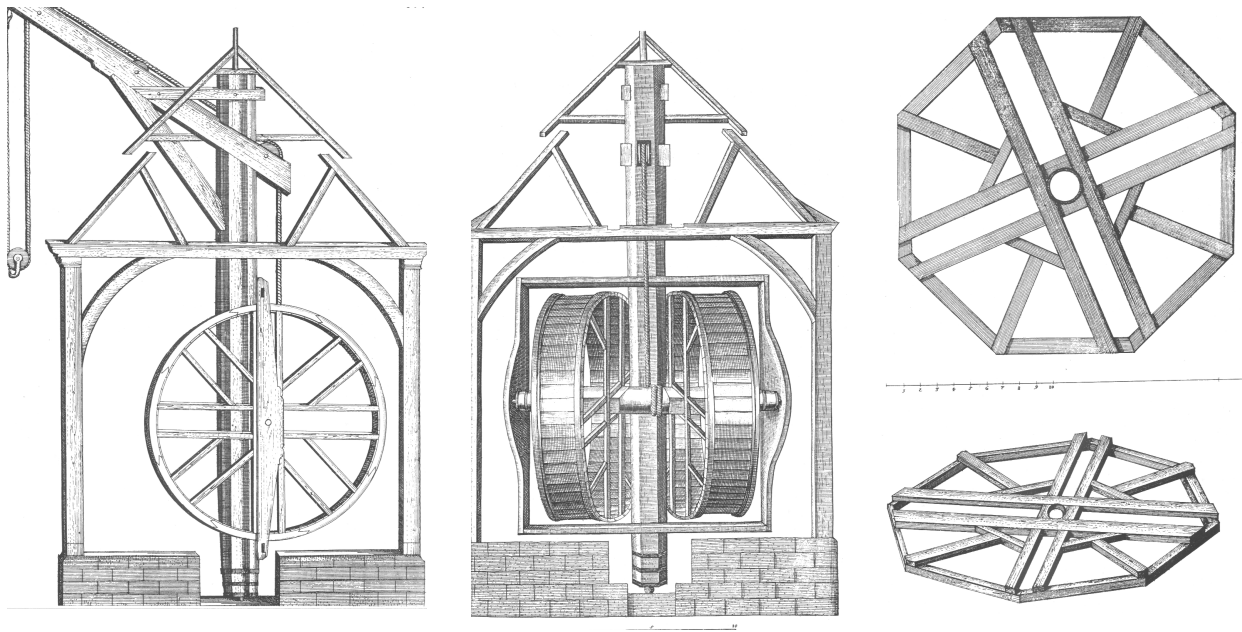
von schweren Lasten auch z.B. Schiffsmasten setzten⁵⁴. Anhand der Gebührenordnung, die wir auch museal verständlich machen können, schlussfolgern wir, bei welchem der Hebegüter der Packen jeweils leichter oder schwerer waren. Dies kann durchaus auch die Sperrigkeit als Zeitkomponente berücksichtigen, da der Kran mehr Zeit für seine Arbeit benötigte .

Doch richten wir unsere Aufmerksamkeit auf die Funktionsweise von Tretradkränen, deren Art und Weise der Hebung und Beförderung von Lasten wir bis ins 19. Jahrhundert relativ unverändert nachweisen. Unterschiede in ihrer Technologie sind nur marginal. Die beigefügte Abbildung weist auf das

46. Böcker a.a.O. S.49, 47. Vanderwalle, A., Hafen und Hafenarbeit im spätmittelalterlichen Brügge, in : Brügge Colloquium des Hansischen Geschichtsverein. Q.u. D. zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. 36, Köln Wien 1990, S. 13-24.;48. Die früheste Erwähnung einer Wippe stammt aus dem Jahre 1250. 49. Ellmers a.a.O. S. 155.

wesentliche Funktionsprinzip hin.

Ob das berühmte Danziger Krantor von 1442-44 oder die rezenten, neuzeitlichen Kräne in Lüneburg und Rostock - ihnen ist die gleiche Konstruktion gemein. Diese unterscheidet sich auch nicht wesentlich von den Baukränen des Mittelalters, so dass wir hier auch Anregungen zur



Konstruktionsunterlagen aus dem 18. Jh. weisen en gros auf die unveränderte Technologie der Tretradkräne hin musealen Darstellung der Bauweise unserer Häuser finden könnten.

Nach Ellmers' Forschung zum Thema können wir nicht davon ausgehen, dass extra Kräne für den Bau der Schiffe auf den entsprechenden Lastadien errichtet wurden.

Interessant ist weiterhin, auch wenn wir bei der Ausrichtung dieser Studie darauf nicht näher eingehen können, dass das meiste Hebegut gar nicht gewogen werden musste, sondern dass die Masse anderweitig, so bei Wein durch in die Fässer eingebrachte Ruten bestimmt, und die Fässer dann gezählt wurden. Der räumliche Zusammenhang war deshalb nur durch den Arbeitsvorgang und wahrscheinlich auch durch die Überwachung des Entladevorganges gegeben. So wurde in den meisten Fällen nicht gewogen, aber es konnte auf Anweisung in unmittelbarer Nähe zum Schiff geschehen.

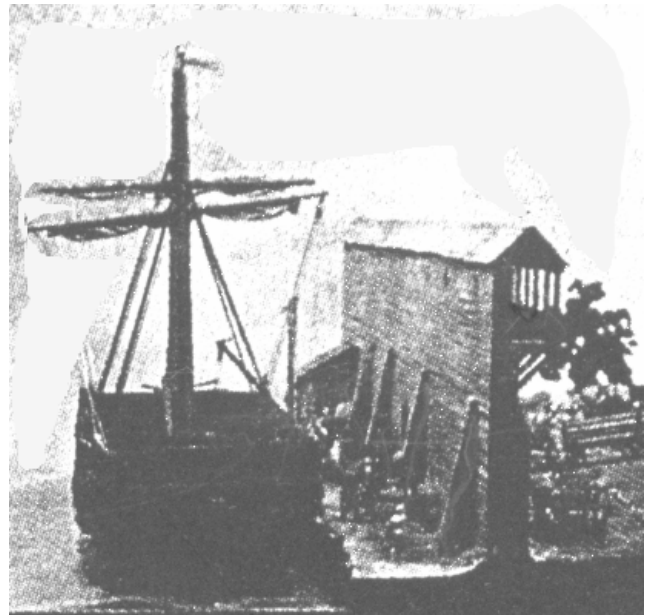
Ellmers stellt seine Betrachtungen des Tretradkranes zuweilen auf die Erfordernisse des Fernhandels ab. Dies muss bezweifelt werden, da die Nutzung eines Krans weniger von der räumlichen Ausdehnung des Handels als vielmehr von der Art der bewegten Güter abhing. Wenn schwere Eichen das Haupttransportgut einer Region, so z.B. Ueckermündes, ausmachen, auch wenn diese nur gewinnbringend nach Rostock oder Greifswald verschifft wurden, dürften Wippen mit dieser Frachtart bei weitem überfordert gewesen sein. Die relative

Häufigkeit solcher Güter rechtfertigt deshalb auch den Ankauf oder die Konstruktion eines solchen Tretradkrans.

Wie in der Abbildung von Hohlbein belegt ist das Tretrad in Abstimmung der Übersetzung der Aufnahme der Leine durch Menschen bewegt worden, es sind aber auch Maultiere für diese Art der Bewegung des Kranes belegt. Der Ausleger konnte mit einem Pferd gerückt werden, die Bewegung des Auslegers durch tatkräftigen körperlichen Einsatz ist ebenfalls kein Problem.

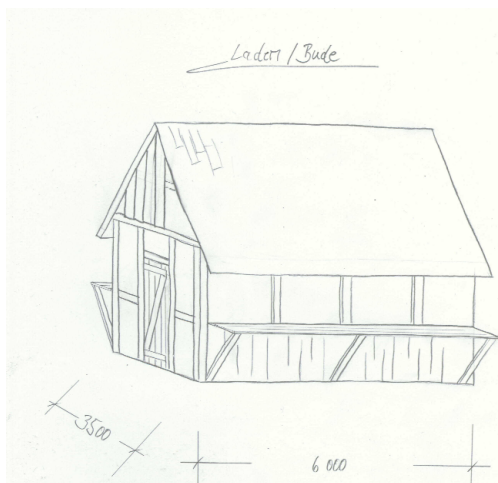
Kaianlage, Stadtmauer und Marktgeschehen

Durch den Einsatz hochbordiger, tiefgehender Schiffe mit steil aufragenden Spanten wird nicht nur in der Schiffskonstruktion ein besonderer Qualitätssprung ersichtlich. Auch bei den technologischen Voraussetzungen des Entladevorgangs sind tiefgreifende Veränderungen im Fundgut spürbar. Landeten die wikingerzeitlichen Seehändler mit ihren flachbordigen und flachgehenden Schiffen noch direkt am Ufer an und verhandelten ihre Waren in unmittelbarer Nähe des Schiffes auf sogenannten durch Ellmers beschriebenen Ufermärkten⁵⁵, tritt mit der Stadtgründung und der genossenschaftlichen Organisation des Handels durch die Hanse die Kaianlage auf, die sich von den in See gebauten und so in Haithabu⁵⁶, Ralswiek⁵⁷ und Wolin⁵⁸ belegten Anlegern und natürlichen



Kaianlage direkt vor der lübischen Stadtmauer des Spätmittelalters (nach Gläser)

Landungsmöglichkeiten durch Auflaufen der Schiffe schon durch ihre Ausmaße und die verbauten Materialien unterscheidet. Diese Kaianlagen boten bessere Entladungsmöglichkeiten, zu denen wiederum besondere Technologien erforderlich waren die über einfache Kranbalken bis hin zu Tretkränen das Löschen und Stauen der Ladung grundlegend vereinfachten. Die Waren kamen vom Ufermarkt in die Stadthäuser der Kaufleute, die sich in dem nun durch die Stadtmauer eingefriedeten Stadtgebiet befanden.



Nach dem Lübecker Befund präsentiert sich uns dieser

Oft befand sich ein Markt besonderer Art direkt am Kai, vielleicht in dieser Art von Holzhütten, die sich im archäologischen Befund nicht mehr verifizieren lassen.

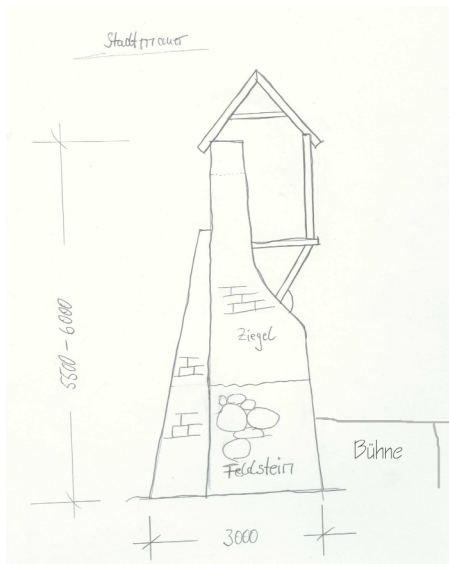
neue Hafentyp mit vorgesetzten senkrechten Wänden aus Holz oder Stein (s. Abb). Dreikönigsaltar und eine aus Holz), um den Schiffen ausreichenden Tiefgang zu gewährleisten erstmals seit

dem frühen 12. Jahrhundert - allerdings vorerst nur schriftlich⁵⁹. Sind die wikingerzeitlichen Kaianlagen eher Uferbefestigungen mit waagrecht oder schräg verlegten Rundhölzern⁶⁰ so sind die hansezeitlichen Befunde wesentlich stärker gearbeitet. Schon um 1195 erfuhr die

50. Ellmers a.a.O. 1990; 51. Nakoinz, O., Neue geodätische Untersuchungen in Haithabu, in: Festschrift für Michael Müller Wille, Neumünster 1997. 52. Herrmann a.a.O.; 53. Filipowiak, W., Die Häfen von Wolin im 9.- 14. Jahrhundert, in: Archäologie und Bauforschung im Mittelalter im Hanseraum, Rostock 1993, S. 261-271.

Lübecker Anlage eine Verbesserung, da sich die gerammten Pfähle durch den landseitigen Druck durchbogen. So wurde eine weitere Pfahlreihe gegründet, um diesen Druck abzuleiten. Diese Bauweise hat sich bis zur Einführung von Senkkästen technologisch im Ostseeraum durchgesetzt⁶¹.

Die parallel zur Kaianlage in Lübeck weniger als zehn Meter versetzt laufende Stadtmauer ist in einer Länge von fünf Metern prospektiert worden. Ihre Konstruktion mit Feldsteinunterlage



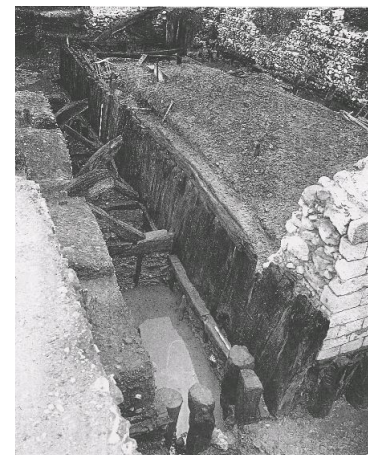
Die Stadtmauer schafft Rechtssicherheit. Sie soll den Hintergrund für eine Bühnenanlage/Richtplatz schaffen.

und nachgewiesenem Backsteinoberbau⁶² darf durch rezente Befunde in Visby⁶³ ergänzt werden und kann in ähnlicher Form auch für Ueckermünde gelten. Ein rekonstruierter Wehrgang mit Schiessscharten soll das Ensemble schließen und auf die besondere rechtliche Situation der Strukturen, die sich innerhalb der Mauer befanden, hindeuten. Letztenendes sind Schiffe nicht nur in friedlicher Hinsicht in Häfen eingelaufen. Der Tretkrahn und die Holzhäuser, welche ausserhalb der Stadtmauer rekonstruiert werden sollen, befanden sich ausserhalb der Jurisprudenz städtischer Verwaltung. Ihre besonderer Status ergab sich durch dezidierte Verfügungen. Damit wird dem Museumsbesucher auch die Schnittstelle zweier Rechtsbezirke deutlich, die sich auf so einem engen Raum trafen. Ausserdem soll der Stadtmauerrest den Hintergrund

für eine hölzerne Bühnenkonstruktion bilden, wo freies Theater vielleicht mit dem Theater Anklam gelegentlich alterniert oder auch Rollenspiele mit Kindern inszeniert werden können. Historisch lässt sich diese Bühne auch als als Richtplatz ansprechen, wo historische Szenen nachgespielt werden können.

Ein hölzerner Bohlenweg mit einer Unterkonstruktion aus Rundhölzern führte durch das Tor zum Anleger, er datiert um 1187, also kurz nach dem Bau der Stadtmauer. An der Innenseite der Stadtmauer befand sich ebenfalls ein Weg aus Backsteinbruch, wie wir ihn aus dem St. Johanniskloster zu Lübeck kennen⁶⁴.

Bot die Hafenanlage des 12. Jahrhunderts nur Schiffen bis einen Meter Tauchtiefe entsprechenden Beladungsgrund, so wurde nach



Kaianlage des 13. Jh. aus

dem Brand um 1210 bei dem, wie anderswo auch, alle hölzernen Bauten abbrannten, ein Anlegeplatz gebaut, der Schiffen bis zwei Metern Tauchtiefe das Anlegen ermöglichte. In Lübeck bot eine derartige Konstruktion dem Binnenhändler 800 m, dem Fernhändler 1300 m Kaianlage. Die Ueckermünder Brücke markiert dann den Grenzraum zwischen Binnen- und

54. Gläser, M., Der Lübecker Hafen des 12. und 13. Jahrhunderts in ZVLG 69, S. 54; 55. Ellmers a.a.O. 1972; 56.

Springmann, M.-J.; Steinkistenbollwerke des Breitlings im Spiegel unterwasserarchäologischer Untersuchungen, in: Neue Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock 1995. S. 71-87.

Fernhändlern, wie gleichfalls die Holstenbrücke in Lübeck.

Die Kaufleute und Mannschaften übernachteten jetzt nicht mehr in Zelten am Ufer sondern wahrscheinlich in den Häusern am Hafen. Die Kaianlage des frühen 13. Jahrhunderts ist eine Spundwand, die fünf Meter vor der früheren eingelassen ist und besteht aus horizontalen Bohlen, die etwa alle 2 m durch vertikale Pfosten gesichert und mit Erdschutt und Schotter hinterfüllt waren wie wir sie auch für London belegt wissen⁶⁵.

Eine Lübecker Kaufmannsordnung vom 14. Jahrhundert zeigt die durch ansteigenden Warenverkehr verursachte Platznot: Waren mussten schnellstens durch Lastenträger in die Häuser transportiert oder verkauft werden.

Markthäuser

Die drei in Fachwerkkonstruktion durch Bebreterung verkleideten Häuser richten sich nach dem Befund von Visby und nach alten Hafendarstellungen, die, wie im niederländischen Bereich, auch recht flache Gebäude zeigen.

Nach dem Fundgut boten sie gleich zwei Gewerken Raum.



Visby verzeichnet im 14. Jh. einen Bauboom welcher marktgetragen ist.

Die hier geplanten Häuser sollen mit Holzschindeln bedeckt werden und auf jeder Traufenseite einen Marktstand beherbergen. So sind insgesamt sechs feste Marktstände möglich, diese können je nach Platzsituation mit weiteren freien Ständen komplementiert werden. Sowohl saisonale als auch sporadische Märkte können das Leben im Hafenensemble weiter beleben und zu einem festen Ereignis der Stadt werden.

57. Bruns & Rathgens, Die Bau- und Kunstdenkmäler der Hansestadt Lübeck, Bd.1, Lübeck 1939; 58. Eckhoff & Janse, Visby Stadsmur I-II, Uppsala 1922; 59. Gläser, M., Archäologische und baugeschichtliche Untersuchungen im St. Johannis Kloster zu Lübeck, in: LSAK 16, Lübeck 1989; 60. Ebenda S. 65.

Schlußbemerkung und Dank

Bauhistorische Denkmäler in seinem Stadtbild aufzuweisen ist schön, weniger, sie zu erhalten, um sie darüberhinaus in ihrer historischen Substanz einer rezent wirtschaftlichen Situation zu zuführen. Die einzige Möglichkeit ist die Sanierung. Allgemein ist die Bauforschung, wahrscheinlich gerade wegen dieses Umstandes nicht so gut unterrichtet wie vielerorts angenommen. Oftmals kann der Bauhistoriker bestenfalls nur noch den vermeintlichen Zustand vor der Sanierung empirisch herleiten. Gemeinhin konstatiert er schlichtweg nur den Verlust nach Abriß seines Forschungsobjektes. Das hat viele Gründe: Einer dieser ist der ungenügende Kenntnisstand in der Bevölkerung über funktionale historische Zusammenhänge der hier betrachteten Objekte, die natürlich in der Gegenwart genauer dieser beraubt sind. Bemerkte Details begegnet man so mit Unverständnis und wer soll sich für diese schon interessieren? Es ist in der Tat Wert eines Diskurses ob man auf der einen Seite „Denkmäler“ schafft, wo anders genau diese der Abrißbirne zum Opfer fallen. Um die Antwort vorwegzunehmen: Ich glaube schon! Genau dieser funktionale Zusammenhang in einen bauhistorischen Mikrokosmos einer Hafensituation gerückt kann das Problem in die Merkwelt der Allgemeinheit rücken und vielleicht so manchen historischen Bau mehr Aufmerksamkeit verschaffen. Es ist nur scheinbar die Formensprache der hansischen Gotik die uns fasziniert, dennoch es waren Menschen wie wir die diese schufen, es waren unsere Alvorderen deren Geschichte wir uns mit diesem „Neubau“ ins Bewußtsein rücken. Ein förderliches Anliegen für eine Stadt wie Ueckermünde die durch den unerschütterlichen Mut seiner Bewohner so oft wieder aufgebaut wurde. Setzen wir ihnen mit einem Bauensemble, eingebettet in einer größeren geographischen Zusammenhang, ein Denkmal und geben, um das Bild vom Eingang der Studie wieder aufzunehmen, vielleicht mit Herkunft der Zukunft ein Stück zu Hause.

Die Arbeit ist mit Unterstützung von Freunden und Kollegen entstanden. Mein Dank gilt dem Engagement der Ukranen Wolfgang Schubert und Dirk Krotz, den Bauhistorikern J.C. Holst und H. Scheftel. Dem Denkmalpfleger Frank Hoffmann und dem Stadtplaner Herrn Petersen, letzten für sein Verständnis gegenüber der in einem engen Zeitfenster entstandenen Arbeit. Das gros der Zeichnungen schuf Frank Bartelt. Mein Dank gilt gleichfalls meinen Freunden Anja Schaar und Dr. Holger Meyer, sowie Andreas Finger, Mathias ?????, Jan Schatschneider und Aina Seering für die technische Unterstützung. Ein besonderer gilt Frau Prof. Dr. Liselott Huchthausen für die Redigierung des Textes. Das Layout bewerkstelligte ich mit unprofessioneller Mühe, wie man unschwer bemerkt, selbst, möge es trotzdem zum Verständnis des Textes beitragen.

Literaturverzeichnis

Bartelt, A., Geschichte der Stadt Ueckermünde, in: Vollack, M, Der Kreis Ueckermünde bis 1945. Ein pommersches Heimatbuch, Husum 1992

Ders., Die Stadt Ueckermünde, Ueckermünde 1926, Nachdruck 1997

Bass, G.F., A History of Seafaring, London 1972, S. 10

Böcker, H., Hanse und kleine Städte in Vorpommern und Rügen von der Mitte des 13. Jahrhunderts bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts: Voraussetzungen, Aufgaben, Bedeutung, Diss. B., Greifswald 1989.

Bracker, J., Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, Bd. 2, Hamburg 1989

Brockow T. , Spätmittelalterliche Wand- und Deckenmalereien in Städten des Ostseeraumes, Hamburg 2001

Bruns F. und Rahtgens H., Die Bau- und Kunstdenkmäler der Hansestadt Lübeck Bd. 1 Tl. 1 Stadtpläne und – ansichten, Stadtbefestigungen, Wasserkünste und Mühlen. Lübeck 1939.

Donat, P., Die hochmittelalterlichen Häuser der Art Gasselte B, in: Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum, Rostock 1989

Eckhoff, E. & Janse, O., Visby Stadsmur I-II, Uppsala 1922/Stockholm 1936.

Ellmers, D., Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel - und Nordeuropa. Neumünster 1972.

Ders. Hafentechnik und ihre Bedeutung für die Siedlungsgenese, in: Berichte zur deutschen Landeswkunde 52., Meisenheim 1978, S. 177-202.

Ders, Von der Schiffslände zum Hafenbecken. Hafenbautechnik van der Nord- und Ostsee von den Anfängen bis zum ausgehenden Mittelalter, in: Jhrb. der Hafenbautechnischen Gesellschaft 40. Berlin 1984. S. 5-19.

Ders., Development and usage of harbour cranes, In: Medieval ships and the Birth of Technological Societies, vol. 1, Hrsg.: Christiane Villain-Gandossi, Malta 1989. S. 43-69 (mit weiterer Literatur zum Thema)

Ders., . Die Verlagerung vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute, in: LSAK, Bd. 20., Bonn 1990, S. 101-118.

Ders., Kran und Waage am Hafen, in: Siegener Abhandlungen zur Entwicklung der materiellen Kultur, Bd. 17, S. 145-165.

Ders., Der archäologische Nachweis von Fremden in mittelalterlichen Hafenorten, in: Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum, Rostock 1993, S. 271-277

Filipowiak, W., Die Häfen von Wollin im 9.-14. Jahrhundert, in: Archäologie und Bauforschung im Ostseeraum, Rostock 1992

Gläser, M., Der Lübecker Hafen des 12. Und 13. Jahrhunderts in ZVLG 69 S. 49-74.

Gläser, M., Archäologische und baugeschichtliche Untersuchungen im St.Johannis Kloster zu Lübeck, in: LSAK 16, Lübeck 1989.

Haag, G. , Das Geschlecht der Mukerwitz. In Baltische Studien, A.F. 31, Greifswald 1881, S. 276-284.

Hammel-Kiesow, R., Von Maßen und Gewichten in Lübeck, in: Der Lübecker Kaufmann. Aspekte seiner Lebens- und Arbeitswelt. Lübeck 1993, S. 36-40.

Heuer, K., Das Amt Ueckermünde, Diss., Greifswald 1935,

Herrmann, J., Ralswiek – Maaritme Trading Statiioon and Haarbours Development from the 8th to the 10th Century along the Southern Baltic Coast in: II. Conference on Waterfront Archaeology in Northern Towns. Bergen 1985, S. 55-59.

Holst, J.C., Beobachtungen zu Handelnutzung und Geschossbildung an Lübecker Steinhäusern des Mittelalters ins Hausbau in Lübeck. Jahrbuch für Hausforschung 35, Sobernheim 1986, S. 93-144.

Ders., Stand und Aufgaben der Hausforschung des Mittelalters ind der Hansestadt Stralsund. Beobachtungen eines Lübeckers, in: Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Rostock 1993, S.397-409.

Ders., Lübisches Baurecht im Mittelalter, in Historischer Hausbau zwischen Elbe und Oder, Jahrbuch für Hausforschung Bd. 49, S. 115-182.

Kruse, K.B., Die Häuser Koberg 10 und 11. Kornspeicher des Heiligen-Geist Hospitals in Lübeck? in: Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Rostock 1993, . S. 417-425.

Matheus, M., Hafenkrane. Zur Geschichte einer Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Strassburg bis Düsseldorf, in: Trierer Historische Forschungen, Bd. 9, Trier 1985 (mit weiterer Literatur zu Tretradkränen)

Meyer, D., Warmlufheizungen des Mittelalters. Befunde aus den Stadtkerngrabungen Lübecks

Nakoinz, O., Neue geodätische Untersuchungen in Haithabu, in: Festschrift für Michael Müller-Wille

Pommersches Urkundenbuch, Bd.I, hrsg. von Robert Klempin, Stettin 1881.

Scheftel, M., Die Kammer des Herrn Bertram Stalbus? Befunde zur Innenausstattung Lübecker Bürgerhäuser an Brandmauern aus dem späten 13. Jahrhundert. IN Archäologie und Bauforschung im Hanseraum , Rostock 1993. S. 413

Spahn, M, Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte des Herzogtums Pommern., in: Schmollers Staats und sozialwissenschaftliche Forschungen , Bd. XIV, Heft 1, 1896,

Springmann, Steinkistenbollwerke im Breitling im Spiegel unterwasserarchäologischer Untersuchungen. Ein Beitrag zur Seehafengeschichte Rostocks. Rostock 1995. S. 71-87.

Ders., Die Uecker-Randow-Kogge. Bau- und Konstruktionsunterlagen sowie historio-archäologische Expertise. unveröff. Auftragsarbeit. 2003.

Ders., Schifffahrt und Schiffbau im Ostseeraum, Diss i. Vorbereitung

Trautmann, R., Die elb- und ostseeslawischen Ortsnamen. Teil 2, Berlin 1949, S. 108. Greifswalder Namensforschung Amt Ueckermünde unvollständig?

Vanderwalle, A., Hafen und Hafenarbeit im spätmittelalterlichen Brügge. In: Brügge-Colloquium des Hansischen Geschichtsvereins. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. Bd. 36, Köln Wien 1990, S. 13-24.

Witthöft, H., Das Kaufhaus in Lüneburg, Lüneburg 1962,

